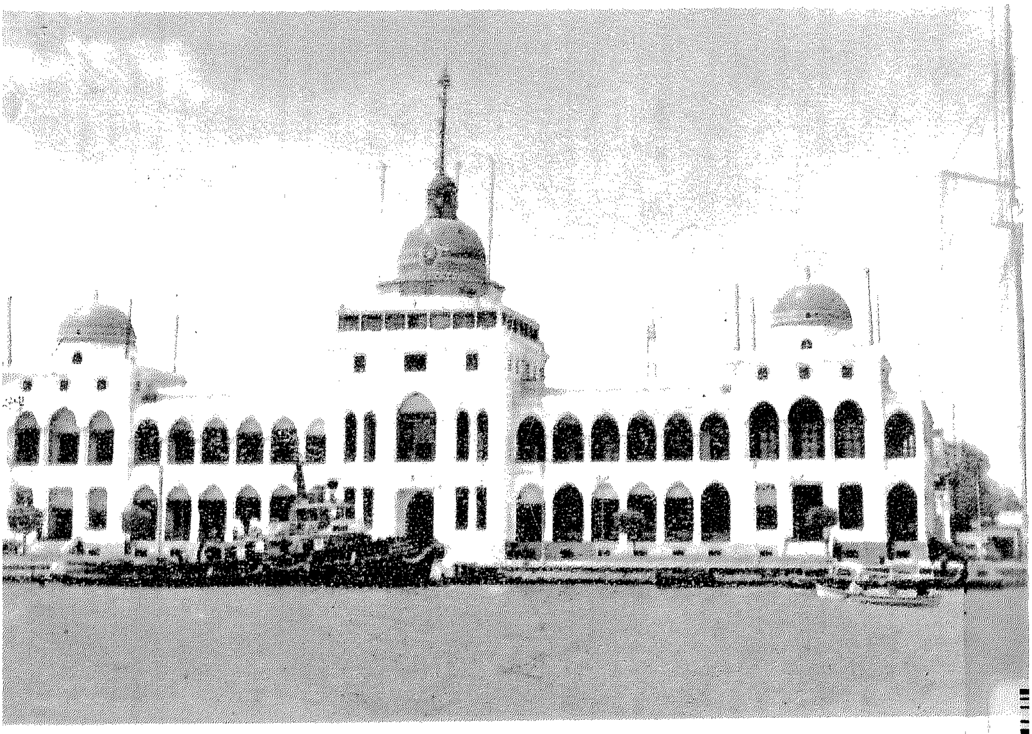
دراسة في
تاريخ مصر الحديث

مؤامرة مد امتياز شركة قناة السويس
١٩٠٨ - ١٩١٠



د. السيد حسين جلال

الاخراج الفنى : سهير معطى

تصميم الغلاف : أسامة سعيد

بيان بالمختصرات المستخدمة فى الكتاب

دلالتـــه	المختصر
British Suez Canal Directors in the Suez Canal Company	= B.S.C.D.
Cabinet Papers	= CAB
The records of the Foreign office	= F.O.
Public Record Office	= P.R.O.
Parliamentary Papers Presented to both houses of Parliament.	=Parl. Pap.

المقدمـــة

هذه الدراسة فصل جديد من فصول الحركة الوطنية فى مصر الحديثة ، فهى توضح خبايا مؤامرة شركة قناة السويس لمد امتيازها فترة أخرى حتى عام ۲۰۰۸ • وتمثلت أطراف المؤامرة فى شركة قنــاة السويس من جهة وسلطات الاحتلال البريطانى من جهة أخرى •

أما شركة قناة السويس فكانت تمثل قمـــة النهب الاستعمارى المنظم والمستمر لمورد طبيعى من موارد مصر (قناة السويس) التى تجرى فى أرضـــها وحفرت بأيدى أبنائها فكانت أشبه بوريد يمر فى جسد مصر ، ولكنـــه يصب فى جيوب المساهمين الفرنسيين والحكومة البريطانية ملايين الفرنكات كل عام •

وقد سعت الشركة فى محاولات متعددة لمد امتيازها ، وكانت آخرها المحـــاولة الرابعة (۱۹۰۸ ــ ۱۹۱۰) مستغلة حاجة حكومة الوفاق (جورست ــ بطرس غالى) للمال فسارعت الى عرض مشروع مد امتيازها ٤٠ عاما أخرى نظير قرض تقدمه الشركة للحكومة المصرية• وفى نفس الوقت لوحت الشركة لبريطانيا بتخفيض رســـوم المرور فى القناة لتشجيعها ولحثها فى نفس الوقت على تأييد الاتفاقية والضغط على الحكومة المصرية لقبولها •

وكان الدافع وراء اقدام شركة قناة السويس على مد امتيازها ، احساسها بالخوف من تطور ونمو الوعى القومى ، وازدياد الحركة الوطنية فى مصر • فاستغلت الشركة عاملين هامين فى العلاقات الدولية هما : تحسن العلاقات الفرنسية ــ البريطانية بعد الاتفاق الودى (١٩٠٤) وازدياد مخاوف انجلترا من نمو العسكرية الألمانية وازدياد حجم اسطولها البحرى ، فقدمت الشركة عرضها لسلطات الاحتلال فى مصر حلا لمشاكله المالية هناك نظير مد الامتياز بشروط مجحفة لمصر •

وارادت الشركة أن يأخذ مد الامتياز شكله القانونى بتصديق الجمعية العمومية المصرية عليه حتى لا تستطيع أى حكومة فى مصر ، بعد ذلك ، التحلل من هذه الاتفاقية •

أما الطرف الآخر فى هذه المؤامرة فتمثل فى الحكومة البريطانية ومعتمدها ــ جورست ــ فى مصر ، وقد اعتمدت هذه الدراسة بشكل أساسى على الوثائق البريطانية غير المنشورة والخاصة بوزارة الخارجية البريطانية ، ورئاسة مجلس الوزراء البريطانى • فأوضحت حقيقة موقف جورست ومن ورائه بول هارفى (المستشار المالى البريطانى) الذى بنى آماله على مد الامتياز والحصول على القرض المالى من الشركة لحل المشاكل المالية فى مصر وتدعيم سلطات الاحتلال البريطانى •

واستطاع جورست اقناع ادوارد جراى بمشروعه ، ولكن نظرا لحساسية المشكلة وخطورتها ، قام بعرض المسألة على مجلس الوزراء البريطانى (حكومة حزب الأحرار) •

وقامت الوزارات المعنية بدراسة المسألة دراسة علمية مستفيضة على أساس المصالح العليا لبريطانيا دون سواها • فعارضت وزارة

الخزانة البريطانية للمشروع وكذلك وزارة التجارة ، بينما ساندت وزارة الخارجية البريطانية المشروع .

أما فى مصر فعندما تسرب خبر مد الامتياز للصحف ، فجرت المشكلة الحماس الوطنى ، وأججت فى النفوس زكريات أليمة ارتبطت بشق قناة السويس وما صاحبها من سخرة ارهقت أرواح آلاف من المصريين وما تلا فتح القنـاة للملاحة العالميـة من أحداث أدت الى احتلال انجلترا لمصر ، وتطلعت مصر الى اليوم الذى تتخلص فيه من هذا القيد الكريه ، الذى كبل البلاد بامتياز الشركة قرنا من الزمان .

وانبرى قادة الحركة الوطنية فى مصر يهاجمون المشروع وسلطات الاحتلال والشركة والوزراء المصريين المتعاطفين مع مد الامتياز . وذهب محمد فريد الى حد المطالبة بتأميم شركة قناة السويس بدلا من محاولة مد امتيازها فترة أخرى . فكان بذلك أول من نادى بالتأميم . كذلك وقفت الصحافة المصرية والجمعية العمومية موقفا حاسما ومشرفا ضد هذه المؤامرة التى حيكت خيوطها فى الخفاء ، فرفضته بالاجماع واختفى المشروع للأبد .

وقد اعتمدت هذه الدراسة بصفة أساسية على الوثائق البريطانية غير المنشورة وكذلك وثائق القلعة وعلى الصحافة المصرية والأجنبية خلال فترة الدراسة وكذلك على المذكرات الشخصية سواء المنشورة منها وغير المنشورة والخاصة بزعماء الحركة الوطنية فى مصر .

(بور فؤاد فى ١ يوليو ١٩٨٨)

دكتور السيد حسين جلال
هيئة قناة السويس

الفصـــل الأول

حقيقة محاولات مد امتياز شركة قنـــاة السويس (١٨٨٣ ـــ ١٩١٠)

لم تكن محاولة مد امتياز شركة قناة السويس التى جرت أحداثها فى العقد الأول من القرن العشرين هى المحاولة الأولى ولكن سبقتها محاولات ثلاث خلال العقد التاسع من القرن الماضى ، جرت كلها سرا (١٨٨٣ ، ١٨٨٦ ، ١٨٩٠) بين سلطات الاحتلال البريطانى وشركة قناة السويس ، ولكنها باءت جميعا بالفشل ولم يكتب لها النجاح .

جاءت أول اشارة لمسألة « مد امتياز شركة قناة السويس » فى الامتياز الثانى الصادر من الخديو محمد سعيد باشا الى فرديناند دى لسبس فى ٥ يناير ١٨٥٦ وذلك فى المادة ١٦ : « مدة الشركة محددة بتسع وتسعين سنة تبتدىء من انجاز الأعمال وافتتاح القناة البحرية للملاحة الكبرى . تستولى الحكومة المصرية لدى انقضاء هذه المدة على القناة البحرية التى انشأتها الشركة على أن تتسلم فى هذه الحالة جميع الآلات والمؤن المخصصة للخدمة البحرية للمشروع مع توفية الشركة قيمتها محددة وديا أو بواسطة خبراء » (١) .

« على انه اذا احتفظت الشركة بالامتياز لمدد متتالية كل منها

---

(١) توضح تلك الفقرة الظلم الفادح بقيام الحكومة المصرية بدفع ثمن هذه المخلفات .

تسع وتسعون سنة رفع الاستقطاع المشترط عليه لصالح الحكومة المصرية فى المادة الثامنة عشر المذكورة الى عشرين فى المائة للمدة الثانية وخمسة وعشرين فى المائة للمدة الثالثة وهكذا على التوالى بزيادة ٥٪ لكل مدة دون ان يتجاوز هذا الاستقطاع بحال من الأحوال ٣٥٪ من صافى أرباح المشروع » (٢) •

وهكذا يحدد دى لسبس أقصى مدى يمكن أن تحصل فيه مصر على أرباح من الشركة وهو ٣٥٪ مدى الحياة والباقى يصب فى جيوب حملة الاسهم ومجلس ادارة الشركة • وان كانت الشركة قد رفعت هذا الحد ليصبح ٥٠٪ عندما قدمت مشروعها بمد الامتياز ١٩٠٨ كما سنرى فيما بعد •

المحاولة الأولى لمد الامتياز ١٨٨٣ :

فى أعقاب الاحتلال البريطانى لمصر شهدت (الفترة ١٨٨٢ ــ ١٨٨٣) صراعا هائلا بين شركة قناة السويس من جهة والشركات الملاحية وملاك السفن البريطانية من جهة أخرى • وأدى الأمر الى أن طالبت قطاعات كبيرة فى انجلترا بشق قناة ملاحية ثانية فى مصر منافسة للقناة الحالية (٣) •

وتدخلت الحكومة البريطانية ــ تحت ضغط الرأى العام البريطانى والشركات الملاحية وملاك السفن ــ فى المسألة خشية تأزم الموقف بين انجلترا وفرنسا بسبب قناة السويس •

(٢) بطرس غالى ، قناة السويس ومشكلاتها (١٨٥٤ ــ ١٩٥٧) مطابع البصير بالاسكندرية ١٩٥٨ ص ٦ •

(٣) لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع راجع للمؤلف كتاب : قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة (١٨٦٩ ــ ١٩٨٥) • دار المعارف ١٩٨٦ ص ص ١٣ ــ ٦٨ •

فقد طلب جرانفيل (وزير خارجية انجلترا) من الأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة الشركة التباحث معها حول الطريقة التى يمكن بها تحقيق مصالح انجلترا . وخول جرانفيل للأعضاء الانجليز سلطة بدء المفاوضات مع دى لسبس ، على أن يتخذوا مبادىء ثلاث ــ تتفق والمصالح البريطانية ــ أساسا فى مفاوضاتهم :

« أولا ــ تحسين المجرى الملاحى لقناة السويس لمواجهة التطور فى التجارة الدولية وحركة السفن المتزايدة فى القناة .

ثانيا ــ خفض جوهرى لرسوم المرور فى القناة .

ثالثا ــ ضمان نصيب أكبر لانجلترا فى مجلس ادارة الشركة .

ومقابل هذه الامتيازات التى ستحصل عليها انجلترا من الشركة ، فان حكومة انجلترا ستكون عندئذ على استعداد لمساندة فكرة شق قناة ملاحية ثانية موازية للقناة الحالية . وعلى أساس هذا الهدف تشارك الشركة وتساندها فى الحصول على امتياز من الحكومة المصرية للحصول على الأراضى الضرورية لهذه القناة الجديدة ، علاوة على أن الحكومة البريطانية ستساند الشركة اذا ما طلبت مد امتيازها الحالى » .

هذا العرض البريطانى لمد امتياز الشركة ، توضحه وثيقة بالغة السرية من وثائق دار المحفوظات البريطانية (رئاسة مجلس الوزراء) ، وهى رسالة بعث بها جرانفيل الى الأعضاء الانجليز فى الشركة فى ١٦ مايو ١٨٨٣ (٤) .

---

(٤) «.. They would further support an application by the Company for a prolongation of the term of their existing concession.»

Granvill/B.S.C.D . F.O. May 16, 1883 Confedential C.A.B. 37/10/41. P.R.O.

وهكذا كان عاما ١٨٨٢ و ١٨٨٣ حاسمين بالنسبة لشركة قناة السويس • وقد كان لقناة السويس دورها وتأثيرها الهام فى سياسة انجلترا الخارجية وعلاقتها بجارتها فرنسا • لم يستطع ساسة انجلترا وقد ابتلعوا مصر لقمة سائغة أن يبتلعوا أيضا شركة قناة السويس خشية اثارة مشاكل دولية ، لا قبل لهم بها ، خاصة مع فرنسا التى أخذت تهدد مركزهم فى مصر • لهذا حاول ساسة انجلترا اتباع أسلوب التفاهم مع دى لسبس لترضيته ولكسب وده ، وفى نفس الوقت الحصول على تحقيق لمصالحهم •

فنجد جرانفيل يرغب فى التوصل الى اتفاقية معقولة مع دى لسبس ليرضى بها كبرياء الفرنسيين ويشعرون بفائدتها ولا تثير فى نفس الوقت الرأى العام البريطانى • لذلك طلب جرانفيل من كرومر اقتراح مثل تلك الاتفاقية (٥) • وكان امتياز شركة قناة السويس قد مضى عليه ١٤ عاما وتبقى منه ٨٥ عاما ، وذلك عندما اثير الموضوع بين الأعضاء الانجليز وبين دى لسبس الذى اقترح فترة ٥٠ عاما تبدأ من نهاية عقد امتياز الشركة • وذلك كتعويض عادل للتضحيات الجسيمة التى ستتكبدها الشركة نتيجة شق قناة ملاحية ثانية • الا أن دى لسبس عدل مطالبه فى اتفاقية اقترحها « فى ١٠ يوليو ١٨٨٣ » فأصبحت مدة الامتياز ٩٩ عاما تبدأ عند اتمام تنفيذ القناة الملاحية الجديدة والتى قدر لها عام ١٨٨٨ ، أى أن مد الامتياز سيكون لفترة ٢٠ عاما أخرى (٦) •

وقبل انتهاء الأعضاء الانجليز من مفاوضاتهم مع دى لسبس شعروا أن من واجبهم وضع نص يتيح بعض المزايا للحكومة المصرية

---

(٥) Granville/Cromer, F.O. 633/7 No., June 29, 1883, Cromer Private Papers. P.R.O.

(٦) Ibid.

فى عقد الامتياز الجديد . فقد منح امتياز ١٨٥٦ للحكومة المصرية ١٥٪ من صافى أرباح الشركة يزاد بنسبة ٥٪ عند كل فترة تجديد ، الا أن دى لسبس وافق على منح ١٪ أخرى للحكومة المصرية عند بداية فترة الامتياز الجديدة ، على أساس أن صافى أرباح عام ١٨٨٢ قدر بـ ١٪ بما يعادل ١٢٠٠٠٠ جنيه فى العام ، وهى نسبة ستزداد ــ فى نظر الأعضاء الانجليز ــ تبعا لازدياد ايرادات قناة السويس (٧)

وهكذا نرى كرم دى لسبس ومباركة الأعضاء الانجليز لهذا الكرم والثناء عليه عند الموافقة على منح الحكومة المصرية ١٪ فقط من صافى الأرباح عند تنفيذ القناة الجديدة المقترحة . ولم يوضح دى لسبس ولا الأعضاء الانجليز نسبة الزيادة ١٪ هذه من صافى أرباح أى قناة ؟ الأولى أم الثانية ؟ أم القناتين معا ؟

ويعلم دى لسبس والحكومة البريطانية أن نسبة الـ ١٥٪ الخاصة بالحكومة المصرية قد ذهبت الى جيوب الفرنسيين الى غير رجعة وحرمت مصر من هذا المورد الضخم (٨) . وهكذا اتفقت انجلترا وفرنسا على نهب ايرادات قناة السويس وحرمان مصر منها .

وعلى أية حال فقد تمت صياغة مشروع «اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣» بحيث تناول البند ١١ منها نصا يدور حول هذا المعنى الذى اتفق عليه الأعضاء الانجليز ودى لسبس جاء فيه :

« (جـ) مد الامتياز الحالى لشركة قناة السويس لسنوات عديدة ، ٩٩ عاما تبدأ من اتمام حفر القناة البحرية الثانية ، ومقابل هذا الامتياز ستدفع الشركة للحكومة المصرية ابتداء من تنفيذ العقد

---

(٧) Ibid.

(٨) عن هذا الموضوع راجع للمؤلف كتاب : الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس . الهيئة المصرية العامة للكتاب .

الجديد ولمدة ٩٩ عاما الى خزانة الحكومة المصرية ١٪ من اجمالي الربح الصافى » (٩) •

هذا وقد عارض البرلمان البريطانى مشروع هذه الاتفاقية بشدة مما اضطر جلادستون اعلان سحب الاتفاقية من البرلمان وذلك فى ٢٣ يوليو ١٨٨٣ وذلك عندما عرضت الاتفاقية على مجلس العموم البريطانى فى جلسة ٣٠ يوليو ١٨٨٣ لأخذ الأصوات فحصلت على ١٨٣ صوتا فقط ورفض ٢٨٢ عضوا الاتفاقية (١٠) •

وهكذا خمدت فكرة مد امتياز الشركة لبعض الوقت لتعود مرة أخرى فى صيف عام ١٨٨٦ •

المحاولة الثانية لمد الامتياز عام ١٨٨٦ :

أسباب طلب مد الامتياز :

عندما بدأت شركة قناة السويس تنفيذ برنامج تحسين قناة السويس فى عام ١٨٨٦ أدرك دى لسبس مدى حاجة ولهفة الحكومة البريطانية ، ومن ورائها ملاك السفن والشركات الملاحية البريطانية ، للاسراع بتنفيذ عمليات تحسين المجرى الملاحى لقناة السويس ، ومن ثم حاولت الحكومة البريطانية ارضاء دى لسبس للحصول على الأراضى اللازمة لتنفيذ عمليات التوسيع ، وفى نفس الوقت حثت كرومر على الاهتمام بهذا الموضوع •

(٩) B.S.C.D./Granville, Jully 11, 1883 Parl Pap Egypt 12 (1883) No. 46.

(١٠) Hansard Parl. Debates, Jully 30, 1883 Gladston, Vol. No. 282.

هذا وقد جرت مفاوضات سرية خلال عام ١٨٨٦ بين وزارة الخارجية البريطانية وكرومر فى مصر ووزارة التجارة والحربية البريطانية من جهة وبين شركة قناة السويس من جهة أخرى حول موضوع مد امتياز شركة قناة السويس .

وقد حاول لورد كرومر ابعاد نوبار باشا عن مفاوضاته المباشرة مع الشركة بخصوص توسيع وتعميق القناة وطلب من روز برى الا يبحث هذا الموضوع مع نوبار باشا ، واقترح حضور شارل دى لسبس الى مصر ، لأن التسوية الواردة فى اقتراحه ستكون ممكنة، واعتقد كرومر ان حكومة انجلترا ليست لديها اعتراضات سياسية فيما يتعلق بمد امتياز شركة قناة السويس (١١) . وكان نوبار يعتبر أن مسألة مد امتياز شركة قناة السويس يؤثر بشكل مباشر على انجلترا أكثر من تأثيره على الحكومة المصرية (١٢) .

عارضت الحكومة المصرية عملية توسيع وتعميق القناة واشترطت موافقتها الرسمية . كما رفضت أيضا الموافقة على تعديل قانون الشركة الأساسى فيما يتعلق بالنواحى المالية الضرورية المرتبطة بالأعمال المقترحة على أساس أن توسيع قناة السويس لايمكن تنفيذه الا بموافقة خاصة من الخديوى والتى يمكن منحها فقط فى مقابل مزايا لها . الا أن الشركة انكرت من جانبها هذا المطلب من الوجهة القانونية . الا أن تعديل قانون الشركة الأساسى لايمكن عمله الا بموافقة الحكومة المصرية ، وعلى هذا تأجلت الأعمال الى أن يتم حسم هذه المسألة . لذلك اقترح اجراء تسوية — اذا وافق عليها الطرفان — وفى

---

(١١) «... I have so for assumed that Her Majesty's Government have no political objection to the prolongation of concession. Baring Rosebery, Cairo, Aprile 16, 1886, confedential Teleg F.O. 423/18 No. 34, 35. P.R.O.

(١٢) Ibid

مقابل ذلك تدفع الشركة جزءا من أرباحها للحكومة المصرية ، مقابل حصولها على امتداد لامتيازها الى ما بعد عام ١٩٦٨ عندما تنتهى مدة عقد الامتياز الحالى ، وتعود القناة للحكومة المصرية وقدرت المدة بعشرين عاما (١٣) •

واستفسر الأعضاء الانجليز من شارل دى لسبس عما اذا كان هناك طريق وسط يمكن التوصل اليه لتحاشى تعقيد الأمور (بين الحكومة المصرية والشركة) طلب شارل أن تقوم الحكومة البريطانية ــ اذا رغبت فى ذلك ــ بممارسة الضغط على الحكومة المصرية لاغرائها بالاذعان والتسليم • أما اذا كانت الحكومة البريطانية غير راغبة فى عمل ذلك فان شارل دى لسبس رأى طريقا آخر لحل المشكلة شرحه فيما يلى :

« أن تؤيد باخلاص كل من الحكومة المصرية والشركة ما يعتقدانه حقا لهما ، ومن الواضح أن الحكومة المصرية ترغب فى أن تكون فى مركز يسمح لها بالحصول على مزايا مالية ومن جانب آخر لايمكن لدى لسبس أن يقترح على حملة الأسهم تضحيات مالية دون ذريعة (Pretext) أو حجة يمكن أن يبررها لهم ويمكن وجودها بعمل صياغة بعيدة عن اذلال الحكومة المصرية وتجعلها تبدو كمن ترغب فى اعطاء التسهيلات للتجارة الدولية • واقترح شارل أن تكون هذه الصيغة كالآتى :

« بما أن الحكومة المصرية وهى تضع فى اعتبارها التضحيات الضخمة التى ستتحملها شركة قناة السويس ، وحيث ان توسيع القناة سيؤدى فى بعض الأماكن الى تقليص ــ مساحة حدود الأرض التى منحت للشركة وعلى هذا فان الحكومة ترغب فى الآتى :

(١٣) J. Pauncefaut/Admiralty, F.O. 16.4. 1886. No. 2/23 '18 No. 36. P.R.O.

١ ــ مد المساحة على أساس قيام الشركة بالدفع الفورى لثمن هذه الأراضى •

٢ ــ مد فترة عقد الامتياز لعدد معين من السنوات على أساس أن تتنازل الشركة عن نسبة الأرباح المتزايدة للحكومة المصرية وتحدد أدنى حد لها » (١٤) •

وعندما سأل الأعضاء الانجليز شارل عن امكانية وضع هذا الاقتراح أمام حكومة انجلترا على أساس أنه مقدم منه رد بأنه قبل أن يربط نفسه باقتراح رسمى يرى أن يتشاور مع مديرى التجارة البريطانية ومع مجلس ادارة الشركة ، وطلب شارل منهم أن يدركوا أن اقتراحه هذا الذى عبر عنه « شخصى جدا » وأنه حاليا لا يضع أى مسئولية على الشركة بخصوصه (١٥) •

وأعرب الأعضاء الانجليز فى الشركة بأنهم سيتحققوا عما اذا كانت الفكرة بوجه عام يمكن قبولها من جانب حكومة انجلترا ، وعلى هذا سمح لهم شارل بعرض هذه الفكرة على الحكومة البريطانية وبصفة سرية جدا •

واهتم شارل دى لسبس بضرورة الحصول على الموافقة المبدئية للحكومة البريطانية واعتبره أمرا ضروريا ، على أن تبادر الحكومة البريطانية بتقديم هذا الاقتراح من جانبها •

وبرر شارل ذلك بأن الأمر يعنى بالدرجة الأولى المجموعة التجارية • وعندما تلقى فكرته القبول فانه مستعد حينئذ بالذهاب

---

(١٤) «to prolong the term of the concession for a certain number of years in consideration of an assignment to the government of Egypt of a proportion of the increased profits beyond..»
British S.C.D. Rosebery, F.O. 423/18 No. 32, 6.4. 1886 P.R.O. (very secret).

(١٥) Ibid.

الى مصر شخصيا للتفاوض حول الاتفاقيــة النهائيــة مع الحكومة المصرية • وطلب شارل دى لسبس أن يكون هذا المشروع كله طى الكتمان والسرية ، لأنه يرغب فى مفاوضاته التحفظ وبالأخص الجزء الخاص بضم الأرض ، موضحا أن الأراضى الاضافية ليست ضرورية للأعمال الخاصــة بالتوسع ، ولكنه اقترحها لتكون ذريعة لدفع أموال بسرعة للحكومة المصرية مما يجعلها راغبة فى انهاء هــذه العداوة ، ويوافقوا على تأجيل حصــولهم على النسبة المئوية الاضافية التى ستمنح لهم فى مقابل مد امتياز الشركة ، وطلب شارل أن ترســل تعليمات الى كرومر ليكون متحفظا فى آى محادثات أو مناقشــات يقوم بها حول هذا الموضوع مع الحكومة المصرية (١٦) •

ولم يستطع الأعضاء الانجليز ابداء رأيهم فى موضوع مد الامتياز نظرا لأهميته من الناحيــة السياسية وتركوا الأمر للورد روزبرى — وزير الخارجية — وقالوا ان من واجبهم توضيح الأمر بأنه فى صــالح الخزانة البريطانية مد الامتيــاز فترة أخرى حتى تستمر الحكومة البريطانية فى الحصول على فوائد الاسهم التى تمتلكها (١٧) •

وهكذا نرى استغلال دى لسبس لحاجة الحكومة البريطانيــة لمسألة الاسراع فى عملية توسيع وتعميق قناة السويس خدمة للأسطول والتجارة البريطــانية ، فأخذ يطالب بمزايا الشركة من الحــكومة المصرية ، وهى مزيد من الأراضى ومد امتياز الشركة •

وجرت المفاوضات فى جو من التكتم والسرية الشــديدة بين الطرفين على حساب المصالح القومية لمصر • ولجــأت الشركة لأسلوب الاغراء المــالى ، بتقديم ما يشبه الرشوة للحكومة المصرية تحت

---

(١٦) Ibid.

(١٧) Ibid.

مسمى « تعويض الأراضى » فى مقابل مد امتياز الشركة لسنوات عديدة تستمر خلالها عملية النهب الاستعمارى لايرادات قناة السويس .

الحكومة البريطانية تسترشد بآراء وزارتى التجارة والبحرية فى موضوع مد امتياز الشركة

طلبت وزارة الخارجية البريطانية من وزارة البحرية ابداء رأيها فى مسألة مد امتياز شركة قناة السويس ، وهل لديهم اعتراض فيما يتعلق بالمصالح البريطانية مذكرة اياهم بأن مشروع اتفاقية (١٠ يوليو ١٨٨٣) الذى قدم للبرلمـان قد احتوى بندا بهذا الخصوص (١٨) .

ولم تعترض وزارة البحرية على مد معقول للامتياز على أساس البدء فورا فى عمليات توسيع القناة (١٩) .

بينما ردت وزارة التجارة على استفسار الخارجية البريطانية بأنه من الصعب الرد على الاستفسار الخاص بمد امتيـاز شركة قنـاة السويس لأنه من المستحيل فى نظرها ــ التنبؤ بما سيكون عليه الوضع السياسى للعالم أو لمصر عام ١٩٦٨ . وبدون معرفة ذلك فانه يصعب تكوين رأى حول أثر مد الامتياز من جهة أو الخـاص بوضع القناة بين أيدى الحكومة المصرية من جهة أخرى .

ولا تعرف وزارة التجارة مركز الحكومة المصرية فيما يختص بانتهاء عقد الامتياز الحـالى ، وعما اذا كانت الحكومة المالكة المطلقة للقناة ومعرضة لأى مطالب من جانب تركيا بحقها ، و عما اذا كانت ملكيتها الكاملة محددة أو مميزة بأى اتفاقية مع الدول الأجنبية .

---

(١٨) Pauncefote/Admirality, F.O., April 16, 1886 F.O. 423/18 op. cit.

(١٩) Admirality/Pauncefote, F.O. 423/18. No. 46. Secret. P.R.O.

وبناء على هذه الظروف رأت وزارة التجارة صعوبة بالغة لابداء رأيها حول هـذه المسألة • وفى نفس الوقت رأت وزارة التجارة أن مد الامتياز يحمل فى طياته مد واطالة المصـالح الثابتة لحملة الاسـهم للحصول على الفوائد والتى اذا استمرت التجارة فى الازدياد ــ كما هو واقع آنذاك ــ فستصبح فى عام ١٩٦٨ ايرادات أسهم قناة السويس خيالية ، وهـذا يمثل عبئا ضخما على التجـارة يزيد ويفوق المصاريف الضرورية للقناة • وعلى هـذا فان وزارة التجارة تعتقد أنه ليس من الحكمة مد امتياز شركة قناة السويس اذا كان ذلك ممكنـا • وأن المصالح الراسخة لحملة الاسهم وعلى الأخص عندما تجد المساندة من جانب دولة مثل فرنسا ستكون بلاشـك أكثر صعوبة فى التعـامل معها ، مما لو كان الحق لدى الحكومة المصرية (٢٠) •

المحاولة الثالثة لمد امتياز شركة قناة السويس (١٨٩٠) :

اذا كانت فكرة مد امتياز قناة السويس قد هدأت لفترة ، الا أنها عادت للظهور مرة ثالثة فى صيف عـام ١٨٩٠ • يؤكد ذلك الرسـالة السرية التى بعث بها الأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة شركة قنـاة السويس الى سولسبرى فى ١٤ أغسطس ١٨٩٠ يوضحوا فيها موقف شارل دى لسبس من اتفاقية ٣٠ نوفمبر ١٨٨٣ (٢١) ، التى كانت فى نظر شركة قناة السويس « برنامجا » وليست « عقدا قانونيا » ملزما

(٢٠) Pauncefote, Board of Trede / (وزير التجارة) Forer 17. 4. 1886 F.O. 423/18 No. 36. P.R.O.

(٢١) اتفاق مبرم بين شركة قناة السويس والشركات الملاحية البريطانية لتحسين قناة السويس وتكوين مكتب للشركة فى لندن يتلقى رسوم المرور وزيادة تعيين موظفين انجليز فى الشركة وتخفيض رسوم المرور •

راجع نص الاتفاقية فى كتاب : وثائق ونصوص التاريخ الحديث والمعاصر • عبد العزيز الشناوى وجلال يحيى • دار المعارف ١٩٦٩ ، ص ص ٦٤٥ ــ ٦٤٨ •

للشركة • وأوضح شارل دى لسبس بأن هذه الاتفاقية كانت ومازالت مصدرا للهجوم عليها فى كل جلسة من الجلسات السنوية لحملة الأسهم • وان شارل قاوم هذه الهجمات التى اصرت على المطالبة بالعودة الى الرسوم المرتفعة مثلما كانت قبل هذه الاتفاقية المعقودة مع ملاك السفن •

وطلب المساهمون بضرورة اعادة النظر فى مركز الشركة ، ورأى شارل دى لسبس أنه من المصلحة ارضاء جميع الأطراف وخاصة المساهمين فحاول ترضيتهم مؤكدا لهم أن التسوية مع ملاك السفن لم تكن عقدا قانونيا ولذلك أعد مشروعا معدلا يتضمن مزايا متبادلة لكل من الحكومة المصرية والشركة وملاك السفن فى نفس الوقت(٢٢) •

مشروع شارل دى لسبس المبدئى لعام ١٨٩٠ :

تضمن المشروع امتيازات للشركة قامت أساسا على مد امتيازها فترة أخرى ، يقابلها امتيازات لانجلترا وأخرى للحكومة المصرية •

(أ) امتيازات الشركة :

« تمنح الحكومة المصرية شركة قناة السويس الآتى » :

١ ـ مد الامتياز لفترة ٣٣ عاما أخرى •

٢ ـ تخويل الشركة سلطة تحويل قناة للرى من قناة التغذية ـ المنشأة فيما بين الاسماعيلية وبورسعيد ـ وان يحصل على حق تحصيل الرسوم من المزارعين الذين يستخدمون مياة هذه القناة لرى أراضيهم •

---

(٢٢) F.S.C.D./Salisbury, F.O. 14-8-1890. Confd. F.O. 423/23 No. 29. P.R.O.

٣ ــ سلطة ايقاف استهلاك الأسهم وترحيل هــذا الاستهلاك ، بحيث يتم خلال التسعين عاما المتبقية من عقد الامتياز بعد فترة مد الامتياز المقترحة بعاليه (٢٣) •

(ب) وأما الامتيازات الخاصة بالحكومة المصرية وانجلترا :

« توافق شركة قناة السويس على هذه المزايا المختلفة للتعديلات في نصوص عقد الامتياز بالشروط التالية :

١ ــ يسمح للحكومة المصرية بفائدة سنوية قدرها ٥٪ من صافي الأرباح على الأقل ، وهذه الفائدة المذكورة للحكومة المصرية غير قابلة للتنازل عنها أو تحويلها •

٢ ــ الغاء رسم الارشاد •

٣ ــ تخفيض تدريجي لرسوم المرور •

٤ ــ يحق للحكومة المصرية الحصــول مجانا على ما تحتــاج اليه لخدماتها •••••• هكتــارا في بورســعيد •••••• هكتــارا بالاسماعيلية طبقا للاتفاقية الملحقة (٢٤) •

وقد أحالت وزارة الخارجية البريطانية مشروع شارل دى لسبس الى وزارتى التجــارة والبحرية لدراســته وابداء رأيها فيه لمعرفــة مدى تأثيره على مصالح الشركات الملاحية والسفن البريطانية (٢٥) •

ويهمنا هنا بالدرجة الأولى رأى وزارة التجارة بالنسبة لموضوع مد امتياز الشركة • فقد عارضت وزارة التجــارة المشروع المقترح الخاص بمد امتياز الشركة ٣٣ عاما أخرى •

---

(٢٣) Ibid.

(٢٤) Ibid.

(٢٥) Admirality/Board of trade, F.O, August 25, 189 confedential F.O. 423/23. No. 3a P.R.O.

وقد رأت وزارة التجارة ان ممرا ملاحيا له أهمية عالميــة مثل قناة السويس يجب ألا يظل طويلا فى أيدى شركة تعيش من أجـل الربح •

ولم تمانع وزارة التجارة فى ربح معقول للشركة فى فترة سريان امتيازها ، ولكن أن يمد امتيازها اذا استطاعت الحصــول على ربح معقول بدون هذا الامتداد ، انما هو بمثابة فرض أعباء على التجارة الدولية هى فى غنى عنه •

وأضافت وزارة التجارة ان شركة قناة السويس محظوظة جدا لأن لديها دعوى اخلاقية لمد امتيازها • وأوضحت ان القنــاة تزداد أهميتها عاما بعد عام ، وأصبح من الضرورى أن تظل مفتوحة أمــام تجارة العالم وتحصــل فقط على الرسوم اللازمة والضرورية لتشغيلها وصيانتها ، وملكية معتدلة لصاحب السيادة والذى تجرى القناة عبر أراضــيه (٢٦) •

وهذه اشارة من وزارة التجارة الى مصر عندما تعود ادارة القناة لها ، فرأت أن تكون ملكية معتدلة ، أى يطبق عليها نفس القواعد التى تراها على الشركة •

واهتم سولسبرى بهذا الموضــوع الخطــير بالنسبة لانجلترا لذلك أحــال رد وزارة التجــارة على مقترحات شارل دى لسبس الى الأعضاء الانجليز فى شركة قناة السويس ، وطلب منهم دراســة هذه الردود وموافاته بمزيد من المعلومات حول مسألة مد الامتياز (٢٧) •

أدت هذه المعارضــة الشديدة من جانب وزارة التجارة البريطانية الى قيام شارل دى لسبس بسحب مشروع الاتفاقية سالفة الذكر •

---

(٢٦) Ibid.

(٢٧) Salisbiry/B.S.C.D, London, Secret, Sept 29, 1890. F.O. 423/23 No. 34. P.R.O.

وان كانت مسألة مد الامتياز قد خمدت بعض الوقت الا انهـا عادت مرة أخرى أشـد الحاحا فى العقـد الأول من هـذا القرن كما سنرى ذلك بالتفصيل •

المحاولة الرابعة لمد الامتياز (١٩٠٨ — ١٩١٠) :

متى وكيف بدأت المحـاولة ؟ :

رأينا كيف جرت المحاولات الثلاث السابقة لمد الامتيـاز فى طى الكتمان والسرية ، ولم يتسرب أخبارها الى الصحافة أو الرأى العـام فى مصر • الا أن المحـاولة الرابعة والأخيرة ، التى سنتناولها بالدراسة، والتى جرت أحداثها خـلال العقد الأول من القرن الحـالى تسربت أخبارها للرأى العام المصرى ، فوقف لها بالمرصاد •

أما بالنسبة لميقات محاولة مد الامتياز ، فنجد معظم المراجـع التى تناولت هـذه المسألة ذكرت أنها بدأت فى عام ١٩٠٩ وهـذا غير صحيح • فقد جرت أحداثها خـلال شـتاء عام ١٩٠٨ (نوفمبر وديسمبر) ، فى القاهرة بمفاوضات بالغة السرية بين ممثلى شركة قناة السويس فى مصر ، وسلطات الاحتلال البريطانى •

فقد طلب الممثلون لشركة قناة السويس — فى مصر — فى شهر نوفمبر ١٩٠٨ من الحكومة المصرية عما اذا كانت مستعدة للموافقـة على امتداد امتياز الشركة ، وما هى الشروط التى ترضاها (٢٨) ؟

وظلت المفاوضات والمشروع فى الخفاء قرابة عـام • وأكدت الرسالة التى بعث بها جورست الى ادوارد جراى (وزير الخارجيـة

---

(٢٨) وثائق القلعة . رئاسة مجلس الوزراء (قناة السويس) محفظة ٩ ج ٢ ١/٢٨ اجابة نظارة المالية على تقرير اللجنة . وانظر ملحق الكتاب وثيقة رقم (٢) .

البريطانية) من القاهرة فى ٢٧ يناير ١٩٠٩ وجود مفاوضات سرية بين شركة قناة السويس والحكومة المصرية خلال شهر ديسمبر ١٩٠٨ حول موضوع مد الامتياز (٢٩) •

وقام درانبرج (رئيس شركة قناة السويس) بزيارة لمصر فى شتاء ١٩٠٨ للتفاوض مع الحكومة المصرية (٣٠) • فى موضوع مد الامتياز لمدة ٤٠ عاما أخرى بشكل غير رسمى (٣١) •

هذا وقد قام كل من الكونت سيريون Count Serionne ممثل شركة قناة السويس فى القاهرة ، وبول هارفى ـ المستشار المالى الانجليزى للحكومة المصرية ، بالدور الأساسى فى مفاوضات مد امتياز الشركة وقد ساند الأول دارنبرج والثانى جورست فى هذه المفاوضات •

وكان جورست وبول هارفى من جانب والكونت سيريون ودانبرج من جانب آخر على اتصال وتشاور مستمرين فى مسألة مد الامتيار (٣٢) •

من الذى طلب مد الامتياز ، الحكومة المصرية أم شركة قناة السويس ؟ :

تضاربت الأقوال حول صاحب فكرة مد الامتياز ، فبعض المراجع تذكر أن جورست هو الذى طلب من الشركة مد الامتياز ، بينما البعض الآخر يرى أن شركة قناة السويس هى صاحبة المشروع وهى التى

---

(٢٩) Gorst/Grey, Paris Sept. 11, 1909 F.O. 371. 45. No. 3. P.R.O.

(٣٠) المقصود بالحكومة المصرية هنا فى عرف سلطات الاحتلال (بول هارفى) المستشار المالى الانجليزى فى الحكومة المصرية •

(٣١) B.S.C.D./Grey, Paris. NoV 12, 1909. F.O. 371/143. No. 63. P.R.O.

(٣٢) Gorst/Grey, Cairo. 12-11-1909. F.O. 371/143. No. 63. Teleg. P.R.O.

تقدمت به • لكن يبدو أن كـلا من الكونت سـيريون وبول هارفى قد خططا لهذا الأمر فى القـاهرة • وقد استجاب كل من جورسـت (المعتمد البريطانى فى مصر) ، ودارنبرج (رئيس مجلس ادارة شركة قناة السويس) لفكرة مد الامتياز •

فالجانب الأول اراد الحصول على قرض للحكومة المصرية من الشركة لحل الأزمة المـالية التى واجهته فى مطلع حكمه • أما الجانب الثانى (الشركة) فقد سارع الى عرض مشروع مد الامتياز تلبيـة لحاجة الأول للمـال •

يذكر ولسون فى كتابه عن قناة السويس ، ان الشركة هى التى تقدمت فى عام ١٩٠٩ للحكومة المصرية لمد الامتياز لفترة أخرى (٣٣) •

وكذلك يذكر كرابيتيه أن الشركة طلبت مد الامتياز بحجة تسهيل تمويل وتوسيع وتعميق قناة السـويس • وقام هارفى بالتعاون مع موظفى شركة قناة السويس فى خطة محكمة لمد الامتياز (٣٤) •

كذلك يوضح نص مشروع مد الامتياز ، الذى قدم للجمعيـة العمومية المصرية (باللغة الفرنسية) خـلال جلسة ٩ فبراير ١٩١٠ ، أن شركة قناة السـويس هى التى قدمت اقتراح مد الامتياز (٣٥) •

وذكرت جريدة الأهرام فى عددها الصادر فى ١٥ فبراير ١٩١٠ « أن مشروع مد الامتيار كان مشروعا فرنسيا تقدمت به شركة قنـاة السويس ، وكان مد الامتياز يتيح لها أثراً ومركزا فى البلاد بعد اتفاق ١٩٠٤ ، خاصـة وان علاقاتهم ستنقطع بهـا بعد مدة نهايـة الديون

(٣٣) Wilson, op. cit. P. 95.

(٣٤) Crabité, The spoilation of the Suez Canal P. 237.

(٣٥) «La Compagnie du Canal de Suez a fait au Gouvernement de proposition pour la prolongation de sa concession.»

راجع وثائق القلعة ـ دوسيه رقم ١/٢٨ جـ ١ (محافظـة مجلس الوزراء عن قناة السـويس) •

والمحاكم والامتيازات والمدارس أيضا . فلما رأى الفرنسيون الانجليز يسعون الى قرض انجليزى سعوا لمنعهم بعقد القرض وابتدعوا هـذا المشروع وطلبوا من انجلترا التساهل فيه » (٣٦) .

أما سعد زغلول فيذكر فى مذكراته أن جورست رأى بعد مرور عام على تعيينه عميدا أن يعاون المستشار المـالى فى ايجاد حل للموقف الصعب الذى أوقع نفسه فيه بتصرفه فى أموال الاحتياطى الخـاص بصندوق الدين وذلك من غير أن يلجـأ الى الاقتراض (٣٧) . فبدأ يتخابر مع شركة قناة السويس كى تعطى مصر المـال اللازم لقاء مد الامتياز مدة جديدة وقدمت لذلك عدة مشروعات اعترض عليها بعض النظار المصريين ومن بينهم سعد زغلول (٣٨) .

ولكن أحمد شفيق يوضح لنا فى مذكراتـه أن جورست كان بحاجة للمال ، ثم شعرت الشركة بحاجة الحكومة المصرية الى المـال فانتهزت الفرصـة وعرضت عليها أن تصرح لها بمد امتياز القنـاة ٤٠ سنة جديدة مقابل أربعة ملايين من الجنيهات . وكان جورست ورئيس الوزراء بطـرس غـالى موافقـين على هـــذه الفـكرة ومحبذين لها (٣٩) .

وعلى الجانب الآخر نجد دارنبرج يؤكد للأعضاء الانجليز فى الشركة (٤٠) أنه قد تفاوض مع الحكومة المصرية فى شتاء عام ١٩٠٨ لمد امتياز شركة قناة السويس ، مراعيا بصفة أساسية مطالب الحكومة

---

(٣٦) الأهرام ١٥ فبراير ١٩١٠ .

(٣٧) مذكرات سعد زغلول كراس ١٧ ص ٦٠٦ .

(٣٨) مذكرات سعد زغلول كراس ٧ ص ٦٦٤ .

(٣٩) أحمد شفيق ، مذكراتى فى نصف قرن جـ ١ ص ١٣٢ ، جـ ٢ ص ص ١٨٦ – ١٨٧ .

(٤٠) وهم أوستن لى ، هـ.ت. آنستروسر و ى. جارستن . راجع :
F.O. 371/143. No. 30 P.R.O.

البريطانية كأكبر مساهم فى مشروع الاتفاقية فى هـذه المفاوضات ، على أمل أن يستطيع اقناع مجلس ادارة الشركة ، عند دورة انعقادها فى ١٤ أكتوبر ١٩٠٩ بمشروع هذه الاتفاقية (٤١) •

المبادىء العامة التى اتفق عليها الطرفان فى مطلع عام ١٩٠٩ (٤٢) :

توصل الطرفان فى المفاوضات السرية التى اجراها دارنبرج فى القاهرة مع جورست الى اتفاق مبدئى يمثل الخطوط العامة لمشروع اتفاقية مد الامتياز كالآتى :

١ ــ مد امتياز الشركة ٤٠ عاما أخرى اعتبارا من عام ١٩٦٨ (وهو تاريخ انتهاء عقد الامتياز الخـاص بالشركة) • وهـذا يعنى اتاحة الفرصة للشركة للاستمرار ١٠٠ عام اعتبارا من عام ١٩٠٨ •

٢ ــ يتم خلال فترة الأربعين عاما ــ وهى فترة مد الامتياز ــ توزيع الأرباح مناصفة بين الشركة والحكومة المصرية •

٣ ــ حيث أنه من المستحيـل التنبـؤ بايرادات الشركـة فى عام ١٩٦٨ فيؤخذ متوسط السنوات الخمس (١٩٦٥ ــ ١٩٧٠) •

٤ ــ تدفع الشركة للحكومة المصريـة ٣٫٢ مليون جنيه مصرى يقسم على السنوات الأربع ابتداء من عام ١٩١٠ •

٥ ــ تمنح الشركة الحكومة المصريـة نصيبا من أرباح قنـاة السويس اعتبارا من عام ١٩١١ يوزع كالآتى :

من عام ١٩١١ حتى عام ١٩٢٠ نسبة ٢٪ •

من عام ١٩٢١ حتى عام ١٩٣٠ نسبة ٤٪ •

---

(٤١) Austen/Mckinnon Wood, Paris, Sept. 2, 1909 F.O. 371/143. No. 29. P.R.O.

(٤٢) Gorst/Grey, Confed., Cairo. Jan. 27, 1909 F.O. 371/143. No. 1 P.R.O

من عام ١٩٣١ حتى عام ١٩٤٠ نسبة ٦٪ •
من عام ١٩٤١ حتى عام ١٩٥٠ نسبة ٨٪ •
من عام ١٩٦١ حتى عام ١٩٦٨ نسبة ١٢٪ •

٦ ـ يقدر الدفع فى البندين السابقين على أساس السعر الذى سيتحدد نهائيا عند مد الامتياز ، ويتم حسابه نهائيا عام ١٩٧٠ بربح مركب • واذا كان السعر الكلى الذى تم تحديده أقل من السعر الذى تم تحديده فى البند ٣ ، تدفع الشركة للحكومة (بالاضافة الى الـ ٥٠٪ الخاصة بالأرباح) قسطا سنويا موزعا على الأربعين سنة (مد امتياز الشركة) وبالعكس فى حالة ازدياد الأرباح عن السعر الذى تم تحديده ، يخصم الكمية من أرباح الحكومة •

٧ ـ تخفيض رسوم المرور فى القناة بمقدار ١/٢ فرنك فرنسى اعتبارا من أول يناير ١٩١٠ (٤٣) •

أسباب طلب مد الامتياز :

تعدد الأسباب بالنسبة لطرفى المشكلة : الحكومة المصرية ممثلة فى سلطات الاحتلال والشركة المستفيدة من المشروع المقترح • ولكن يمكن أن نوجز هذه الأسباب فى الآتى :

١ ـ أسباب مالية :

لجأ جورست الى ذلك كوسيلة لتحاشى القروض للاصلاحات المالية والادارية فى مصر • وقد ذكر البعض أن جورست أبى الاقتراض لأن سلفه لم يقترض ، ولهذا فكر فى الحصول على المال اللازم بمد أجل الامتياز (٤٤) • ولكن هذه الرواية تفتقر الى الدليل

---

(٤٣) المصدر السابق •

(٤٤) احمد عبد الرحيم مصطفى ، تاريخ مصر السياسى من الاحتلال الى المعاهدة ، دار المعارف ١٩٦٦ ، ص ٧٥ •

لأن كرومر نفسه عقد قرضا بضمان الدول فى عام ١٨٨٥ قدره ٩ ملايين جنيه (٤٥) .

وكانت الحكومة المصرية قد طلبت من السلطان العثمانى منحها حق عقد قروض بدون استئذان ، ورجح سعد زغلول ـ فى مذكراته ـ انه كان فى نية الحكومة المصرية عقد قرض ولكنها خشت عدم موافقة الدولة العثمانية ، ولذلك حصل السعى لازالة مانع الاستئذان حتى اذا اطلقت مصر من هذا القيد استدانت بلا حساب لمنفعة الدائنين وسماسرتهم ، لا لمنفعتها وازداد تمكن انجلترا منها (٤٦) .

وقد قيل ان حاجة الحكومة الى المال كانت قديمة وان كرومر كان قد كلف الخديو اقناع السلطات بعقد قرض جديد عام ١٩٠٥ ، ولما ذهب بطرس الى الآستانة كان لهذه الغاية (٤٧) .

هذا ويذكر تيودور روتشتين ، ان الدافع لهذا المشروع هو اقفار المال الاحتياطى فى ميزانية الحكومة ، وهو الذى ينفق منه فى المشاريع العمومية ، وهو فى هذه الرواية يدعم ما جاء بمذكرات سعد زغلول ، ويضيف روتشتين سببا آخر فى الاحتياج للصرف على السودان .

وقد بدد المال الاحتياطى فى مبانى حكومية باهظة النفقة تشمل الثكنات الخاصة بجيش الاحتلال ومقاولات خادعة وسكك حديدية وسندات أجنبية انحطت قيمتها (٤٨) .

وكان المشروع المطروح للبحث يمكن الحكومة المصرية من

---

(٤٥) مذكرات سعد زغلول كراس ١٧ ص ٨١٠ .

(٤٦) المرجع السابق ص ٨٨١ .

(٤٧) الاهرام ١٠ فبراير ١٩١٠ .

(٤٨) تيودور روتشتين ، المسألة المصرية (١٨٧٥ ـ ١٩١٠) ترجمة عبد الحميد العبادى ومحمد بدران . لجنة التأليف والترجمة والنشر . ١٩٣٦ ص ص ٣٨٢ ـ ٣٨٣ .

الحصول على أربعة ملايين جنيه على أربعة أقساط متساوية : من ديسمبر ١٩١٠ الى ديسمبر ١٩١٣ (٤٩) •

٢ ـ اسباب فنية :

تتمثل فى حاجة شركة قناة السويس لتوسيع وتعميق القناة لمرور السفن الضخمة ويستلزم ذلك قروضا اذا وزعت أقساطها على السنين الباقية من مدة الامتياز أثرت على الأرباح التى توزع على المساهمين سنويا بخلاف لو قسطت تلك القروض على ١٠٠ سنة فانها لايكون لها تأثير محسوس على أرباح الأسهم ، وهذا ما جعل الشركة تسعى لمد امتيازها (٥٠) •

٣ ـ أسباب سياسية :

ارجع البعض التقارب الفرنسى ـ الانجليزى ـ المعروف بالاتفاق الودى ١٩٠٤ والذى لا تضمن الشركة بالضرورة بقاءه زمنا طويلا ، فقد أوضحت التقارير السنوية لشركة القناة أن الحركة التى كانت تقدم عادة من أصحاب السفن فى انجلترا ضد الشركة قد خفت لهجتها وتلطفت حدتها عن ذى قبل بعد الاتفاق الودى (٥١) • بينما رأى البعض الآخر أن شركة قناة السويس قد اهتمت بتزايد الاضطرابات من أجل الاستقلال ، واحتمال أن يقدم الأحرار البريطانيون تنازلات للوطنية المصرية ، وعبرت عن حرصها على مد فترة امتيازها وكانت الحكومة المصرية بدورها بحاجة الى المال لتدهور ايراداتها خلال الأزمة المالية ، فبدأت تروج منذ مايو ١٩٠٩ شائعات عن اتفاق وشيك بين الجانبين ، وفى أكتوبر قدم المستشار المالى البريطانى مسودة المشروع

---

(٤٩) المرجع السابق ص ٥٢٥ •
(٥٠) المرجع السابق ص ص ٣٨٢ ـ ٣٨٣ •
(٥١) المرجع السابق •

للحكومة المصرية (٥٢) وان هـذه الخطة من جانب الشركة كانت قائمة على تصـور خاطىء من جانب واحد ، فيبدو أن الشركة كانت تتوقع نصرا وطنيا مظفرا فارادت أن تحمى وضعها فى مصر • آما بالنسـبة للمصريين ، وايس الوطنيين وحدهم فكانت الخطة تؤجل الى ما لانهاية تقريبا ، الوقت الذى تصبح فيه القناة ملكا لهم أخيرا (٥٣) •

أما صحيفة الأهرام فقد عللت السبب فى مد الامتيـاز الى أن الانجليز كانوا يريدون حفر قناة أخرى موازية خدمة لهندهم وأملاكهم فى أفريقيا وغيرها (٥٤) •

---

(٥٢) ارثر جولد شميث (الابن) ، الحزب الوطنى المصرى • ترجمة فؤاد دواره • الهيئة المصرية العامة للكتاب • ١٩٨٣ • ص ٢٠٠ •

(٥٣) المرجع السابق •

(٥٤) الأهرام ١٨ أكتوبر ١٩٠٩ •

دور جورست فى مد امتياز الشركة

التحق جورست بالعمل فى مصر ١٨٩٠ ، كموظف فى وزارة المالية ، ثم بعد ذلك أصبح مستشارا لوزارة الداخلية • وفى عام ١٨٩٨ عين مستشارا ماليا نفذ سياسة الاقتصاد الدقيق ، واستمر فى عمله حتى عام ١٩٠٤ حيث نقل للعمل بوزارة الخارجية البريطانية ، واستمر بها قبل تعيينه قنصلا عاما فى مصر • وكان معروفا بين زملائه فى وزارة الخارجية مثلما كان لكرومر معارفه الشخصية بالعديد من العاملين بوزارة الخارجية ، كانت ركيزة لنفوذه على جميع الادارات لمدة طويلة (١) •

ولم يكن جورست غريبا عن مصر ، ففى وزارة الخارجية البريطانية وجد الوقت ليتمثل خبرته (٢) • وكان ممن تعاونوا مع كرومر وتشربوا سياسته وتدرج فى وظائف الحكومة المصرية ومن أهمها المستشار المالى للحكومة المصرية ، وهى أهم وظيفة بعد العميد ، وكان يحضر جلسات مجلس النظار كأهم من أى ناظر مصرى (٣) •

---

(١) Lord Lloyd, Egypt Since Cromer. Vol. 1 London 1933. P. 65.

(٢) Elgood, Egypt. P. 105.

(٣) محمد لاشين ، سعد زغلول ص ١٢٧ •

وكان العمــل الذى واجه جورست يحتم ممارســة نفوذه على جميع المستويات فى الادارة البريطانية ، واذا كانت هنــاك تغييرات أساسية ــ فى سياسة الاحتلال البريطانى فى مصر ــ فان درجة نجاحه تقتضى استخدام نفوذه الشخصى لدى جميع الموظفين الانجليز فى كل ادارة (٤) ٠

ويبدو أن حكومة حزب الأحرار ــ التى تولت مقاليد الحكم ١٩٠٥ ــ قد اختارت جورست على عجل بهدف تقديم روح جديدة ، ونظــام جديد فى مصر ، وقد تلقى جورست تعليمات محددة بذلك من وزارة الخارجية (٥) ٠

ولم يكن حزب الأحرار على ثقة من كفاءة جورست لتولى منصب « سفير انجلترا فى باريس » ومن ثم تم اختيار هاردنج HARDING بدلا منه ، ورشح جورست خلفا لكرومر فى مصر (٦) ٠

ولكن مصر التى عاد اليها جورست عام ١٩٠٧ ــ خلفا لكرومر ــ لم تكن مصر التى غادرها منــذ أعوام مضت ٠ فقد تولى جورست منصبه عند منعطف حرج ليس فقط فى صراعه مع الوطنيين ، ولكن شهدت الشهور الأولى لحكمه تعقد المشاكل المــالية هددت بنشر الخراب فى ربوع البلاد (٧) ٠

ويذكر لورد لويد أن جورست واجه مشاكل مالية وادارية فى

---

(٤) Lord Iloyd. Egypt Since Cromer, P. 66.

(٥) Ibid. P. 66.

(٦) Dr. Richard Shannon, The Crisis of Imperialism (1865 — 1915) London. 1976 P 140.

(٧) Alexander J., The Truth about Egypt. London 1911 P. 104.

اشتغل الكسندر بالصحافة واتصــل بدار الوكالة البريطــانية مما كان له دور كبير فى التعرف على ظروف نشأة الأحزاب وبرامجها وعاصر أحداث مشكلة امتياز شركة قناة الســويس ٠

بداية حكمه وكانت لديه خبرة ودراية واسعة فى الادارة المالية ووزارة الخارجية (٨) .

وكان أول عمل لجورست هو تعيين « بول هارفى » مستشارا ماليا ـ خلفا « لفنسنت كوربت » الذى استقال عام ١٩٠٧ والذى كانت الصحف المصرية تتوقع خروجه منذ يوليو ١٩٠٧ (٩) .

وبدأت وزارة المالية ممارسة عملها فى مراقبة مصاريف الحكومة التى انخفضت الى ١٦٫٥ مليون جنيه استرلينى عام ١٩١١ (١٠) .

سياسة جورست الداخلية :

(أ) موقفه من الخديوى :

جاء جورست الى مصر مزودا بتعليمات تقضى بأن يخفف من وطأة سياسة الاستبداد السابقة التى مارسها لورد كرومر فى مصر . وكان عليه أن يسترضى الخديو الذى القته معاملة كرومر السيئة فى أحضان مصطفى كامل وحزبه حتى صرح الخديوى بأنه يميل الى الحياة الدستورية .

وقد نجح جورست فى استمالة الخديو عباس (١١) ، وترك له الأعمال الداخلية يتصرف فيها (١٢) .

وقد رحب الخديو عباس بجورست واعتبر تعيينه ترضية من الملك وحكومته له ، وصرح الخديو بعد ذلك لمراسل صحيفة

---

(٨) Lord lloyd, Egypt since Cromer, P. 79.

(٩) د. عبد العظيم رمضان ، مذكرات سعد زغلول ص ٢٩٣ .

(١٠) Lord lloyd, op. cit., P. 80.

(١١) روثستين ، فصول فى المسألة المصرية ص ١٩١ .

(١٢) مصطفى النحاس جبر ، سياسة الاحتلال ازاء الحركة الوطنية . الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٥ ص ٤١ .

« دى تليجراف » بحديث نفى فيه عن نفسه تهمة العمل ضد الاحتلال (١٣) .

وهكذا باستقالة لورد كرومر اتيح للحكومة البريطانية أن تطبق سياسة جديدة عرفت باسم « سياسة الوفاق » قامت على أساس تقديم تنازلات للخديو والمصريين بتمكينهم من مزاولة قدر من السلطة فى ادارة أمورهم فى حدود الاشراف البريطانى ، وكان هدف تلك السياسة استمالة الخديو الى جانب الاحتلال وفصله عن الحركة الوطنية (١٤) .

وكان شغل جورست الشاغل فى بداية حكمه هو اقامة علاقات وطيدة مع الخديو ويعمل مراقبة شاملة للادارة . وكان فارق السن بين الخديو عباس الثانى وكرومر قد أوجد فارقا فى المزاج والطباع أدت الى سرعة التفاهم بين الطرفين ، ولكن جورست كان أقل عنفا لاندفاعات الشباب (١٥) .

وكان لاستقالة — مصطفى باشا فهمى — صديق كرومر ، أثرها فى اعطاء الخديو عباس الفرصة ليبرهن على ثقته القوية ، وبادر على الفور بالموافقة على اختيار بطرس غالى رئيسا للوزارة ، والذى كان جورست قد رشحه لهذا المنصب (١٦) .

واتنقد البعض هذا الاختيار واعتبروه قرارا غير حكيم ، فلقد كان اسم بطرس باشا بغيضا فى مصر (١٧) .

---

(١٣) المرجع السابق ص ٣٩ .

(١٤) محمد جمال الدين المسدى ، الاحتلال والحركة الوطنية فى مصر فى أوائل القرن العشرين . المجلة التاريخية المصرية . المجلد ٢٢ لعام ١٩٧٥ ص ص ١٧٣ — ١٧٤ .

(١٥) Elgood. Egypt P. 105.

(١٦) Ibid P. 106

(١٧) Ibid.

(ب) موقفه من الحركة الوطنية :

اتبع جورست سياسة المهادنة للحركة الوطنيـــة (١٨) ، وهدفت سياسة حزب الأحرار لاقامة تحالف رجعى وتحذير الخديو واخراجه من المــأزق (١٩) الذى اندفــع اليه بالمضى فى تيــار صحف : اللواء والمؤيد الأمر الذى سيؤدى الى الاضرار بشخص الخديو وعائلته (٢٠) .

ولم يقصد جورست أن تعود السلطة الفعلية للخديو بل قصـــد منحه سلطة اختيار الوزراء ما داموا ينفذون رغبات الانجليز ، وما دام الخديو نفسه لا يعارض السياســـة البريطانية . واستهدف جورست تمزيق مصر كلها التى اتحدت ضد كرومر والانجليز . فقد حاول تمزيق الوحدة الوطنية بين الأقباط والمسلمين ، وتفتيت الأحزاب فساعد على انشاء خمسة أحزاب جديدة بينها حزب النبلاء . وشجع المعتدلين ضد الوطنيين الذين أطلق عليهم « المتطرفين » ، وبذلك يتمكن الاحتلال من تفتيت الحركة الوطنية . وحاول اعطــاء الحركة النيابية شكلا ظاهريا لا مضمونا حقيقيا . ولم يكتسب جورست الا صداقة الخديو وحده واتجه مصطفى كامل لتركيا (٢١) .

وقامت الصحف الوطنية تجمع كلمة الشعب ضد جورست ، فيوعز باصدار قوانين مقيدة لحرية الصحافة ويكون بين الذين يحاكمون محمد فريد والشيخ عبد العزيز جاويش (٢٢) .

بدأ جورست باتباع سياسة تتسم بروح جديدة لمعالجة أخطاء كرومر تجاه الخديو ، فبعد أن كان كرومر يرسل بتحذيراته الشخصية

---

(١٨) Richard Shannon, The Crisis of Imperialism. op. cit. P. 387.

(١٩) احمد شفيق مذكراتى فى نصف قرن جـ ١ ص ١١٨ .

(٢٠) مصطفى النحاس جبر ، سياسة الاحتلال ص ٣٥ .

(٢١) محســن محمد ، التــاريخ السرى لمصر . المكتب المصرى الحــديث . اسكندرية ١٩٧٣ . ص ص ٢٩ — ٣٠ .

(٢٢) المرجع السابق ص ص ٣٠ — ٣١ .

ازاء مسلكه ، نجد جورست يمارس سياسة مختلفة تماما عن كرومر ، بمحاولة استرضاء واستمالة الخديو . ولم يضع قيودا على نشاطه محاولا قدر استطاعته أن يحسن من مركزه الأدبى ويظهر ذلك عندما استقال مصطفى باشا فهمى من الوزارة (٢٣) كانت فرصة لاخماد لهيب العداوة القائمة بين القصر والمندوب البريطانى وأحداث التقارب ، فوافق على اقتراح تعيين بطرس غالى رئيسا للوزارة خلفا لمصطفى فهمى، وتعيين محمد سعيد باشا وزيرا للداخلية ، والخديو يعتمد عليه (٢٤) .

(جـ) جورست ومد الامتياز :

وصف جورست مشروع مد الامتياز بأن له الأهمية غير العادية للأجيال الحاضرة والقادمة (٢٥) . وأعرب جورست للكونت سيريون عن رغبة حكومة انجلترا فى الحصول على أحسن الشروط المحتملة لمصر خلال فترة الامتياز ، فهناك العديد من المصالح والمزايا الواجب ضمانها فيما بين الشركة والحكومة المصرية على هذا الأساس . وأبدى جورست للكونت سيريون بعض الاقتراحات والأفكار لحل المشاكل التى وردت فى برقية وزير الخارجية البريطانية لجورست فى ٤ نوفمبر ١٩٠٩ (٢٦) .

وكان جورست مصمما على المضى فى مشروعه ، رغم المعارضة الشديدة فى مصر ، ولما علم بموقف سعد زغلول طلب مقابلته فى ٥ نوفمبر ١٠٠٩ وطلب جورست من سعد أن يجاهر برأيه ، فقال سعد

---

(٢٣) مكث مصطفى فهمى فى الوزارة ١٣ عاما .

(٢٤) Lord Iloyd Egypt Since Cromer. Vol. 2. London. 1933. P.

(٢٥) Wilson., The Suez Canal P. 96.

(٢٦) Gorst/Grev, Cairo, Novemb 12, 1909 F.O. 371/143 F.O. No. 63. Teleg P.R.O.

بضرر هـذا المشروع وأعلن رفض الدفـاع عنه أو التضـامن مع أحمد حشمت باشا (وزير المـالية) اذا دافع عنه (٢٧) • وقال جورست لسعد زغلول بصلافة المستعمرين :

« ان رأى الانجليز هو الرأى النافذ والكلمة العليا ، واذا كان الوطنيون أهلا للرأى لم يكن لوجودنا معنى » • فأصر سعد على عدم الدفاع عن أمر يخالف اعتقاده ، فاتهمه جورست بأنه يريد اكتساب الرأى العام (٢٨) •

---

(٢٧) مذكرات سعد زغلول كراس ١٧ ص ص ٩٠٤ ــ ٩٠٦ •
(٢٨) المرجع السابق •

الفصل الثانى

موقف حكومة حزب الأحرار من مد امتياز شركة قناة السويس

موقف حكومة حزب الأحرار البريطانية من مشكلة مد الامتياز (١٩٠٨ - ١٩١٠) :

كانت مشكلة قناة السويس أمرا شائكا ومعقدا بالنسبة للحكومات البريطانية المتعاقبة . وقد لخص جلادستون أسباب هذا الوضع الشاذ فى النقاط التالية :

١ - ملكية بريطانيا لـ ٤٦٪ من أسهم شركة قناة السويس .

٢ - اعتبار بريطانيا حامية للمصالح المصرية .

٣ - مسئوليتها لحماية منطقة قناة السويس فى حالة الحرب .

٤ - مسئوليتها بالنسبة لحماية مصالح ملاك السفن البريطانية التى تمثل حوالى ٧٠٪ من السفن المارة فى القناة .

٥ - مسئولية الحكومة البريطانية الخاصة بارسال تعليمات للأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة الشركة ، ذلك ان تواجدهم يسهل عرض وجهات نظر الحكومة البريطانية فى المجلس (١) .

هذه النقاط التى أثارها جلادستون قد ألقت بظلالها على مشكلة مد الامتياز التى كان لها جانبان :

(١) Wilson., op cit. P. 104.

(أ) الجانب الأول :

سياسي ويتمثل فى اعتقاد ساسة انجلترا « بوصايتهم على مصر » (٢) • ويقتضى ذلك مساندة الحكومة المصرية فى مساومتها مع شركة قناة السويس للحصول على أفضل المزايا •

(ب) الجانب الثاني :

مالى ، وقد عارضت وزارة الخزانة البريطانية أى اجراء من شأنه أن يكون له أثر مالى على الحكومة البريطانية ، باعتبارها من حملة أسهم قناة السويس •

من هنا تعارضت هاتان المصلحتين • والنتيجة المحتملة أن تقوم بريطانيا بالمعارضة فى مجلس ادارة الشركة أمورا تساندها فى مصر (٣) •

وقد رأت وزارة الخزانة البريطانية ضرورة أن يضع مجلس ادارة شركة قناة السويس فى اعتباره أن انجلترا لديها عدد كبير من أسهم الشركة ، كان المفروض أن يمتلكه عدد كبير من المساهمين • وعندئذ يجب أن تراعى مصالحهم التى هى مصالح انجلترا • وعلى هذا فان انجلترا تستغل ملكيتها للأسهم فى الضغط على الشركة التى تتحدث باستمرار عن ضرورة مراعاة مصالح المساهمين وأخذ رأيهم (٤) •

---

(٢) CAB. 371/100/127, 115. Confed. Sep-13-1909

(٣) المصدر السابق •

(٤) المصدر السابق •

انقسام الحكومة البريطانية على نفسها بالنسبة لمد الامتياز :

شغل موضوع مد الامتيـاز الحكومة البريطانيـة بمؤسساتها المختلفة ، ووقفت كل وزارة من المشروع موقفا مختلفا عن الأخرى حسب المصلحة التي تمليها عليها اهتمامات الوزارة . وقد أكدت وثائق وزارة الخارجية البريطانية ذلك الأمر ، وكان ما ذكره سعد زغلول في مذكراته مطابقا لتلك الحقيقة ، فقد قال « ان الحكومة الانجليزية لم تكن راغبة في الموافقة على المشروع اذ حدث انقسام فيها حول ذلك انتهى بتغليب رأى المعارضين » (٥) .

---

(٥) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٧ ص ٨٨٠ و ص ٩٠٤ .

ونوضح فيما يلي موقف كل وزارة من مشروع من الامتياز كما جاء بالوثائق البريطانية :

أولا ــ موقف وزارة الخارجية البريطانية :

ايدت وزارة الخارجيــة البريطانية مشروع مد الامتياز ، وكان جورست قد القى بثقله وراءه • وأوضحت البرقيات والرسائل المتبادلة بينه وبين وزارة الخارجية البريطانية تأييدها للمشروع • كذلك أوضح دارنبرج فى احــدى اجتماعاته ، بمجلس ادارة الشركة ، أن وزارة الخارجية البريطانية راغبة فى المشروع ، بينما عارضته وزارة الخزانة البريطانية بشدة (١) •

وقد رأينا فى الفصــل الأول (٢) ، كيف كان جورست المخطط والمحرك للمشروع ، بل أن ادوارد جراى ــ وزير الخارجية ــ استفسر من جورست فى برقية له بتاريخ ٢٨ يونيو ١٩٠٩ عن طريقة الرد على الاستفسارات التى انهالت على وزارة الخارجية حول حقيقة المفاوضات الجارية بين الحكومة المصرية والشركة حول مد الامتياز • فاقترح

---

(١) (العضو البريطانى فى مجلس ادارة الشركة) Austen Lee
Mr. Mckinnon-wool, Paris, Sept. 2, 1909 F.O. 371/43 No. 29 P.R.O.

(٢) راجع الفصل الأول ص ص ٤٠ ــ ٤١ •

جورست أن تكون صيغة الرد كالآتى : « المفاوضات بين الحكومة المصرية وشركة قناة السويس متوقفة بالنسبة لمسألة مد الامتياز » (٣).

وفعلا ردت الخارجية البريطانية على استفسار غرفة التجارة البريطانية بذلك (٤).

مناقشة بنود اتفاقية مد الامتياز بين الخارجية البريطانية وجورست وشركة قناة السويس :

عقب رحلة دارنبرج الى مصر فى شتاء عام ١٩٠٨ ومفاوضاته المبدئية حول مد امتياز الشركة جرت بينه وبين وزارة الخارجية البريطانية مراسلات حول البنود والمبادىء العامة التى تهم الطرفين حول مشروع هذه الاتفاقية .

وقد خضعت بنود مشروع اتفاقية مد الامتياز الى دراسة وتحليل دقيق من وزارة الخارجية البريطانية وجورست من جهة وشركة قناة السويس من جهة أخرى ، فقد ارسل دارنبرج الى ادوارد جراى رسالة شخصية يوضح فيها انه سوف يعرض على الجمعية العمومية للمساهمين بالشركة فى اجتماعها يوم ٢ نوفمبر ١٩٠٩ الاقتراح الآتى :

١ ــ تخفيض رسوم العبور فى قناة السويس ١/٢ فرنك اعتبارا من أول يناير ١٩١١ .

---

(٣) «.... I Propose that you should reply to the effect that no negotiations are in progress between the Company and the Egyptian government on this question.»
Gorst/Grey Cairo., June 29, 1909. F.O. 371/43.
No. 21. P.R.O.

(٤) F.O./Chamber of Commerce., F.O. July 7, 1909., F.O. 371/43 No. 22. P.R.O.

٢ ـ ان الرسوم سوف تخفض بمعدل لا يقل عن ½ فرنك للطن ليصل الرسم الى ٦ فرنكات عندما تصل اجمالى الحمولة الصافية المـارة فى قناة السويس ١٩ مليون طن •

٣ ـ وتصل الرسوم الى ٥ فرنكات فى السنة التالية للحمولة الصافية للقناة بعد أن تبلغ ٢٢٫٦ مليون طن (حمولة صافية) •

وطلب دارنبرج عدم نشر أى من المعلومات السابقة قبل قيـام الشركة باخطار المساهمين بهذا الموضوع (٥) •

وعبر ادوارد جراى عن شـكره لدارنبرج لعزمه اجراء تخفيض تدريجى لرسوم المرور فى قناة السويس (٦) •

وفى ٤ نوفمبر ١٩٠٩ أبرق ادوارد جراى لجورست موضحا له أن البند الرابع فى الاتفاقية المقترحة لمد الامتياز قد أزال كل الاغراءات أمام مجلس ادارة الشركة لزيادة الأرباح التى قدر لها التراوح ما بين ٥٠ و ١٠٠ مليون فرنك مثلما كان مركزها فى السنوات السابقة ، وأن أى مزايا ستستقطع من الشركة سـوف تكون لصالح مصر • وطلب ادوارد جراى فى برقيته لجورست اعطاء هذه المسألة عنايته واهتمامه ، ورأى جراى ان المزايا الخاصـة بمصر يمكن ضمانها ببعض الاجراءات كما يمكن بقاء زيادة الأرباح للشركة (٧) •

ورد جورست على اعتراض ادوارد جراى بالنسبة للمـادة (٢) من مشروع اتفاقية مد الامتيـاز ، فأوضح « أنه والمستشار المـالى

---

(٥) Prince D'Arenberg/Grey, Paris, 6 November 1909, F.O. 371/43 No. 54 P.R.O. (Privé)

(٦) E. Grey/princed D'Arenbeng, F.O. November 15, 1909. Prive. F.O. 371/43. No. 65. P.R.O.

(٧) E. Gery/Gorest, F.O. November 4, 1909, 371/43 No. 48 P.R.O.

(هارفى) قد درسا بعناية هذه النقطة ، ولم يكن هناك نص فى المشروع الأصلى وقبلناها على مضض لأن المديرين الانجليز(٨) ــ غير الرسميين ــ أيدوها بشدة ومن أجل تقليل مخـاطر تحويل الفوائد بين الشركة والحكومة المصرية وافقت الشركة ــ بهذا الهدف ــ على وجود بعض النصوص الاحتياطية • ويبدو لنا أن احتمال حدوثها غير متوقع حيث يتم عمل ضمان ، وسوف ترفض الجمعية العمومية قبول المشروع ما لم يتم وجود ترتيبـات أو نصـوص أخرى • وعلى هـذا قرر مجلس النظار ــ بالاتفاق مع المستشار المـالى ــ اخطار الشركة انه ما لم يتم اسقاط النص الخـاص بضرورة ضمان مستوى أدنى الايرادات الشركة خلال الفترة التى سيبدأ فيها مد عقد الامتيـاز ، فانهم لن يستطيعوا التوصية على الاتفاقية أمام الجمعية العمومية » (٩) •

واستطرد جورست فى رسالته قائلا : « ان الموضوع الآن تحت البحث بتقديم تعويض للشركة فى مقابل اسقاط هـذا النص ، وربما يكون البديل هو زيادة عدد سنوات مد الامتياز لبضع سنوات ، بينما سيكون الأثر المـالى على مصر بالنسبة لهذا النص أقل قبولا ، أكثر من الاقتراح الخاص بالضمان ، وتكون وحدة المصالح لطرفى الاتفاقية قد تم ضمانها » (١٠) •

مبادىء عامة يوضحها ادوارد جراى لجورست لموضوع مد الامتياز :

أوضح ادوارد جراى فى برقية شخصية لجورست أنه قد أعطى تعليمات للأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة شركة قناة السويس ــ على كره منا ــ بالموافقة على مشروع الاتفاقية الخاصـة بمد امتيـاز

---

(٨) وربما يقصد الأعضاء الانجليز فى لجنة لندن •

(٩) Gorst/Grey, Cairo, November 6, 1909, F.O. 371/43 No. 53. P.R.O.

(١٠) Ibid.

شركة قناة السويس شريطة أن تتلقى الحكومة البريطانية « تأكيدات مرضـية » :

١ ــ أن فئات رسوم المرور سوف يتم تخفيضها •

٢ ــ رغبة الحكومة البريطانية فى استعادة بعض النفوذ عن طريق شغل الأماكن التى تخلو بين المديرين البريطانيين غير الرسميين فى مجلس الادارة •

٣ ــ أبدى ادوارد جراى عدم رغبته فى استخدام الحكومة المصرية كوسيلة للابتزاز للحصول على امتيازات للحكومة البريطانية من مجلس ادارة شركة قناة السويس •

٤ ــ من جهة أخرى يجب أن يكون واضحا ان الحكومة المصرية صاغت نصوصا طيبة لمصر ، وأنها (أى الحكومة المصرية) ليست مستعدة لقبول أى مشروع نتيجة الضغط عليهم •

٥ ــ استبعدت وزارة الخارجية الاعتراضات التى أثارتها وزارة الخزانة ، وانما اهتمت فقط بمسألة الحصول على نصوص أفضل ــ فى الاتفاقية ــ لصالح السفن والملاحة البريطانية وبالنسبة للتمثيل مستقبلا فى مجلس الادارة (١١) •

اهتمام وزارة الخارجية البريطانية بتزايد التمثيل البريطانى فى مجلس ادارة الشركة :

بعث ادوارد جراى برسالة الى رئيس مجلس ادارة شركة قناة السويس فى ٤ نوفمبر ١٩٠٩ يوضح فيها اهتمامه بمسألة تمثيل

---

(١١) Grey/Gorst, F.O. November 8, 1909, Telegraphic F.O. 371/43 No. 56. P.R.O.

ملاك السفن فى ادارة الشركة ، وهو موضوع سبق للشركة أن أقرته فى لجنة لندن(١٢) • وقد نفذ ذلك بتعيين لورد راثمور Lord Rathmore فى عام ١٨٩٦ • وقد أقر رؤساء مجلس ادارة شركة قناة السويس السابقون ذلك • الا أنه منذ ذلك التاريخ لم ينفذ هذا الاجراء ، ورأى جراى أنه من المستحب اعادة هذا النظام ، وأبدى امتنانه فى حالة تأكيد دارنبرج الموافقة على هذا المبدأ ، بشغل أى منصب يخلو فى « لجنة لندن » لأن الهدف من ذلك هو استمرار الاتصالات بين الحكومة البريطانية ومجلس ادارة الشركة ضمانا لتمثيل المصالح المختلفة للشركات الملاحية البريطانية (١٣) •

الخارجية البريطانية تهتم بمسالة عرض الاتفاقية على مجلس شورى القوانين :

استفسرت وزارة الخارجية من جورست عما اذا كانت اتفاقية مد الامتياز ستعرض على مجلس الشورى المصرى لدراستها ، وعما اذا كانت الجمعية العمومية ستحل محل مجلس الشورى فى نظر هذا المشروع (١٤) •

ادوارد جراى يريد تكبيل مصر بنص (فى الاتفاقية) « غرامة مالية » عند تحللها من الاتفاقية :

اقترح جراى ان تتضمن مسودة الاتفاقية نصا يسمح للحكومة المصرية أو يحفظ لها حق التحلل من مد الامتياز فى أى وقت ، فى مقابل أن تدفع الحكومة المصرية للشركة مبلغا من رأس المال يقدر على أساس متوسط الأرباح التى حققت على سبيل المثال خلال عشر

---

(١٢) اتفاقية ٣٠ نوفمبر ١٨٨٣ – راجع ص ٢٢ من البحث •

(١٣) Grey/Frince d'Arenberg, F.O. November 4, 1909. F.O. 371/43 No. 5. P.R.O.

(١٤) Gery/Gorst, November 4, 1909, F.O. 371/43 No. 47. P.R.O.

سنوات مضت ، ويمكن أن يلجـأ الطرفان الى المحـاكم للتحكيم فى حالة الاختلاف بينهما (١٥) .

وتشاور جورست مع بول هارفى حول هـذا الموضوع فاعترض على هذه الفكرة وأيده جورست على أساس أن نصا كهذا فى الاتفاقية سيكون قاتلا لأى فرصة للاتفاق وان الشركة لن تقبل ذلك .

وأكد جورست أنه يبحث نقاط معينة تضمن المساواة فى المزايا بين الشركة والحكومة (١٦) . .

---

(١٥) Grey/Gorst, Teleg. F.O. 8-11-1909. F.O. 371/43 No. 57. P.R.O.

(١٦) Gorst/Grey, Cairo, November 10, 1909, F.O. 371/43 No. 6. P.R.O.

ثانيا ـ موقف وزارة الخزانه البريطانية من المشروع :

اذا كانت وزارة الخارجية البريطانية تحمست لمشروع مد الامتياز وأيدته ، الا أننا نجد وزارة الخزانة البريطانية اتجهت اتجاها آخر مخالفا هو رفض المشروع .

فقد قدمت وزارة الخزانة تقريرا سريا الى رئاسة مجلس الوزراء البريطـانى فى ٢٦ أكتوبر (١) تضمن وجهة نظرها بالنسبة لمشروع مد الامتياز تضمن النقاط التالية :

١ ـ رسوم المرور فى القناة :

بعيدة كل البعد عن أصل رأسـمال الانشاء أو نفقات الصيانة والتحسينات . فبعد ٤٠ عاما من افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية، مازال ملاك السفن يعترضـون على التسهيلات الملاحية التى كان يجب تقديمها فى هذا الممر الملاحى منذ فترة طويلة . هذا فى الوقت الذى بلغت فيه أرباح الأسهم ٢٨٪ ومازال أمام المساهمين ٥٩ عاما يحصلون فيه على مزيد من الأرباح ، ومع ذلك تصر شركة قناة السويس على تخفيض رسوم المرور فى القناة .

---

(١) راجع بالتفصيل الوثيقة المنشورة فى ملحق الكتاب رقم ١٩ وملحقاتها .

ورأت وزارة الخزانة أن المصاريف التى تنفق سدى على الادارة يجب اعادة النظر فيها •

٢ ـ الحكومة البريطانية أكبر مساهم فى شركة قناة السويس :

ان الحكومة البريطانية نسبة مساهمتها تعادل ٧/١٦ من رأسمال الشركة ، وعلى ذلك يمكن الحكم بسهولة اذا كانت الايرادات هى مصلحة انجلترا الوحيدة فى قناة السويس ، ذلك أن هناك مصلحتين عظيمتين :

الأولى ـ ضرورة وجود مواصلات سهلة ورخيصة مع مستعمرات انجلترا فى استراليا •

الثانية ـ مصالح ملاك السفن والنقل البحرى البريطانى والتجارة البريطانية •

هاتان المصلحتان قد أضيرتا بشدة نتيجة الرسوم المرتفعة الحالية (١٩٠٩) والتى فرضتها الشركة • ويراعى أن أكثر من ٦٠٪ من السفن التى استخدمت قناة السويس بريطانية • ونتيجة لذلك فان الرسوم غير المناسبة التى تحصل عليها وزارة الخزانة البريطانية من ملكيتها لأسهم القناة يمكن القول بأنها تأخذ شكل « ضريبة خاصة » يتجه أكثر من نصفها الى جيوب الأجانب أو أشخاص معينين • وهذا على حساب مصلحة السفن والتجارة البريطانية مع الشرق • فانجلترا تحصل فقط على ٧/١٦ من الدخل وان ٩/١٦ من الرسوم تذهب الى مكان آخر • أو بمعنى أدق فان مبلغا كبيرا ، أكبر من اجمالى ايرادات وزارة الخزانة البريطانية من الأسهم يؤخذ كلية من السفن البريطانية • وعلى هذا « فنحن نعيش أو بالأحرى نأكل من شحمنا » (٢) •

---

(٢) «... We are therefore living on our own tail.»

المرجع السابق •

ولذلك فان حملة الأسهم الفرنسيين فى مركز ممتاز لأنهم قادرون على فرض رسوم على سفن العالم المارة فى قناة السويس ، ولا تمثل السفن الفرنسية المستخدمة لقناة السويس سوى ٦٪ فقط من اجمالى السفن .

وسوف يزداد الأمر سوءا عند تطبيق مشروع مد الامتياز المقترح لأن نصف أرباح القناة سوف تذهب الى مصر . وسوف تحصل انجلترا على ٧/١٦ من النصف الباقى أو أقل من الربع .

٣ ـ ايرادات شركة قناة السويس :

بلغ اجمالى ايرادات قناة السويس خلال ٤٠ عاما (٣) أرقاما هائلة تمكنت خلالها من استرداد أصل رأسمالها مرات ومرات ، هذا علاوة على قيامها بدفع أرباح للأسهم بلغت ٢٨٪ ومازالت هناك ٦٠ عاما باقية على انتهاء عقد الامتياز . وهم الآن (تقصد الشركة) يتقدمون للحكومة المصرية بطلب لمد امتيازهم فترة أخرى لتواصل الشركة اساءة استغلالها حتى عام ٢٠٠٨ . ولا تعتقد وزارة الخزانة « ان هذا اقتراح عادل » (٤) .

٤ ـ الصفقة خاسرة من الناحية المالية والسياسية :

اذا افترضنا ان الامتياز الجديد عملى ومساوى للقرض المالى المقدم وللأرباح المدفوعة خلال الفترة البينيه (من ١٩٠٩م حتى ١٩٦٨) وسنواء كانت المقدمة المالية ملحة وعاجلة لدرجة تجبر على التضحية بتأجيل عودة ملكية مصر لقناة السويس ، وتحويل ملكية مليونى جنيه سنويا لفترة ٤٠ عاما ، لمسألة صعبة ومثيرة للاستياء لأى حكومة

---

(٣) أى عند افتتاحها للملاحة العالمية ١٨٦٩ حتى عام ١٩٠٩ .
(٤) يقصد مصر .

تحاول تسويتها • وأهم شيء هنا (من وجهة نظر وزارة الخزانة) هو معالجة النفوذ الخارجي لدولة تحت الوصاية (٥) •

ويلاحظ أن السوق يثمن الفائدة العاجلة لملكية القناة الناتجة عن عقد الامتياز الجديد للحكومة المصرية من الناحية المادية •

٥ ـ التجارة والنقل البحرى العالمى :

تتمثل المصلحة الحقيقية ـ فى نظر وزارة الخزانة ـ فى التجارة والنقل البحرى العالمى (للسفن البريطانية ذات المصلحة الكبرى فى قناة السويس) أن تقوم الشركة بصيانة وتشغيل القناة على أساس حسن النية : Bona Fide ، فالاحتجاجات المستمرة من جانب ملاك السفن والشركات الملاحية ضد مستوى رسوم المرور الحالية المرتفعة ، وعلى هذا فان مد امتياز الشركة لمدة ٤٠ عاما أخرى بدون أن يكون ذلك مصحوبا بأى تخفيض للرسوم ستؤدى الى احتجاج عنيف من جانب ملاك السفن والشركات الملاحية •

وعلى هذا يجب التأكيد على تحقيق تخفيض لرسوم المرور الحالية ، ويجب أن يتضمن أى نص فى الاتفاق على هذا الموضوع من أجل حماية المصالح البريطانية ممثلة فى التجارة والسفن البريطانية

٦ ـ اهمية عودة ملكية القناة لمصر :

« كمبدأ عام يجب أن تعود ملكية القناة بأسرع ما يمكن الى أيدى دولة ذات قدرات عسكرية ضعيفة ، يمكن عن طريق ضغط دولى أن تطبق رسوم مرور بسيطة تكفى للمحافظة على تشغيلها • ومن هنا يصبح فى استطاعتنا من خلال ادارتنا لدفة الحكم فى مصر تجنب التضحية بمصالحها المتمثلة فى استعادة ملكيتها للقناة وايرادتها

---

(٥) المرجع السابق

state in tutelage

ويجب أن نكون أنفسنا فى مركز ممتاز ، سواء باعتبارنا أكبر مـلاك للسفن أو أصحاب السيادة على مصر لفرض تسوية مناسبة عند انقضاء الأجل المحدد فى عقد امتياز الشركة فى عام ١٩٦٨ •

وعلى هذا تميل وزارة الخزانة الى النظر بالأسى الى ضرورة ـ اذا كانت هناك ضرورة ملحة ـ الحصـول على قرض لمصر عن طريق مد امتياز الشركة الحالى » (٦) •

وكان شينى (وكيل وزارة المـالية الانجليزيـة) معارضـا للمشروع ومؤيدا لعرضه على الجمعية العمومية (٧) • بالاضـافة الى ذلك فان الحكومة الانجليزية كانت تعلم ان المعارضة الوطنية والرجعية على السواء قوية فى مصر وكفيلة باسقاط المشروع •

---

(٦) CAB 371/101/143. Confedential. Suez Canal Octob. 25, 1909. P.R.O.

(انظر الوثيقة رقم ١٩ بملحق الكتاب) •

(٧) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٧ ص ٨٨٧ •

ثالثا ــ موقف غرفة التجارة البريطانيــة من مد الامتيــاز :

أوضحت الرسالة التى بعث بها شارل موسجراف (سكرتير غرفة التجارة البريطانية) الى ادوارد جراى فى ٢٢ يونيو ١٩٠٩ برأى مجلس غرفة التجــارة بالنسبة لمد امتياز شركة قنــاة الســويس أفاد بعدم موافقتها على مد الامتياز دون ضمان تمثيل وتواجد أكبر لبريطانيــا فى مجلس ادارة شركة قناة السويس مستندا الى نسبة الأسهم التى تمتلكها الحكومة البريطانيــة فى الشركة ، علاوة على أن ٦٢٪ من التجارة العابرة فى القناة تنقلها سفن بريطانية (١) .

موقف غرفة الملاحــة البريطانية :

كذلك طلبت غرفة الملاحة البريطانية من وزارة الخارجية البريطانية أن تأخذ فى اعتبارها النقاط التالية عند النظر فى أمر مد امتياز الشركة :

١ ــ زيادة التمثيل والتواجد البريطانى فى ادارة شركة قنــاة الســويس .

---

(١) The London Chamber of Commere to Edward Grey, Oxford, June 22, 1909, P.R.O.

٢ ــ أن تكون رسوم المرور معقولة .

٣ ــ ارتفاع أرباح الأسهم ليصل ٢٨٪ ناتج عن الرسول الباهظة التى تفرضها شركة قناة السويس على السفن العابرة ومعظمها بريطانية الجنسية .

وعلى هذا فالسفن والتجارة البريطانية هما وحدهما اللذان يتحملان العبء الباهظ فى تجارتها وممتلكاتها على الهند واستراليا ونيوزلاندا نتيجة لهذه الرسوم الباهظة (٢) .

وان غرفة الملاحة البريطانية لا تعترض من جانبها على حصول المساهمين فى الشركة على أرباح معقولة (٣) .

رأى الادارة البحرية (بوزارة التجارة) :

يتلخص فى النقاط التالية :

١ ــ ضرورة التمثيل الصحيح للمصالح البريطانية فى مجلس ادارة الشركة . وقد سررنا لشرط وجود ٣ ممثلين عن الحكومة المصرية فى مقاعد مجلس الادارة (فى عقد مد الامتياز المقترح) .

٢ ــ أن يضع ادوارد جراى (وزير الخارجية) فى اعتباره أن الوقت الحالى ليس مناسبا لكى تحاول الحكومة البريطانية أن تحصل على التمثيل المناسب فى مجلس ادارة الشركة باعتبارها أكبر مالك لأسهمها .

٣ ــ فيما يتعلق باقتراح تخفيض الرسوم نرى ضرورة بذل الجهد للحصول على تخفيض قدره ٧٥ سنتيما اعتبارا من أول يناير ١٩١٠ .

(٢) Chamber of Shipping/Edward Grey, July 15, 1909, F.O. 371/43 No. 23, 24; P.R.O.

(٣) Ibid.

٤ ـ ان ما ورد بمسودة الاتفاقية المرفقة (بخطاب وزارة الخارجية ٢ مارس ١٩٠٩) بتخفيض قدره ٥٠ سنتيما بشكل منتظم وعلى فترات (ثلاث سنوات) على سبيل المثال ، ولا تعتمد على الزيادة فى اجمالى حجم الحمولات المارة فى قناة السويس ما لم يتم تحديد تاريخ محدد ـ وليكن مثلا مدة ١٠ أو ١٢ سنة والتى اقترحها انثروسر Anthruther فى خطابه المؤرخ ٢ مارس ١٩٠٩ ـ يتم خلالها تخفيض رسوم المرور لتصل الى خمسة فرنكات للطن فى أى حالة .

وترى الادارة البحرية أن رسم الخمسة فرنكات يجب ألا ينظر اليه ـ بأية حال من الأحوال ـ رقم مسلم به لايمكن انقاصه أو تعديله ، فانه يمكن الوصول الى هذا الرسم خمسة فرنكات اذا كانت الشركة ترى أن من مصلحتها التخفيض التدريجى حتى يمكن الوصول لهذا الرقم .

٥ ـ عدم تمثيل ملاك السفن فى (لجنة لندن) (٤) .

من هذا يتضح وقوف وزارة الخارجية البريطانية فى جانب وزارة التجارة ووزارة الخزانة فى جانب آخر ، ونتج عن هذا الانقسام فى الرأى انتصار وجهة نظر المعارضين لمد الامتياز (٥) .

ذلك أن الدراسة التحليلية التى جرت فى أروقة الحكومة البريطانية ، وبين اداراتها المختلفة رأت أن من مصلحتها الوقوف فى وجه مد امتياز الشركة . وعلى هذا جرت خطة الحكومة البريطانية على أساس :

---

(٤) Inclouere 1, Confedential, Marine Department, Lord 7-3-1909., CAB 371/101/143 P.R.O. (H. Llewellkn Smith)

(٥) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٧ ص ٨٨٠ و ٩٠٢ نقلا عن عبد الفتاح لاشين ـ سعد زغلول ص ١٧٨ .

(أ) أن يكون رفض مد الامتياز من جانب مصر ممثلا فى الجمعية العمومية .

(ب) الايعاز للحكومة المصرية بالموافقة على المشروع لايهام الشركة بتعاطفها معها .

(جـ) تلطيخ سمعة زعماء الحركة الوطنية فى مصر مثل سعد زغلول باشتراط موافقته على المشروع عند عرضه على الجمعية العمومية .

مد الامتياز فى مجلس العموم البريطانى

« جلسة ٤ نوفمبر ١٩٠٩ (١) » :

كانت هذه أول جلسة تناقش فيها مشكلة مد الامتياز ، وقد بعث جورست ببرقية الى جراى (فى ٣ نوفمبر ١٩٠٩) باطلاق الضوء الأخضر لاعلان موضوع مد الامتياز فى مجلس العموم البريطانى ، موضحا له أنه سيتم أيضا عرض موضوع مد الامتياز على الجمعية العمومية بمصر (٢) .

وعلى هذا فقد أعلن سير ادوارد جراى فى البرلمان فى ٤ نوفمبر ١٩٠٩ أن اقتراح مد الامتياز سيعرض على الجمعية العمومية فى مصر .

وقد سأل أحد الأعضاء (روثر فورد (Rutherford)) عن موضوع مد الامتياز ، وما هى الخطوط المقترحة للحصول على تصديق الشعب المصرى على هذا المد فى الوقت الحاضر ؟

ورد وزير الخارجية ــ جراى ــ قائلا ان المفاوضات الخاصة

---

(١) أوردت الوثائق البريطانية P.R.O. مقتطفات من المناقشات التى دارت فى مجلس العموم البريطانى حول مشكلة مد امتياز شركة قناة السويس .

(٢) Gorst/Grey, Cairo. 2-11-1909. F.O. 371 43. No. 46. P.R.O.

بمد الامتياز جارية بين الحكومة المصرية وشركة قناة السويس وبأن الجمعية العموميه سيتم دعوتها للانعقاد لابداء رأيها فى هـــذه المسألة قبل تنفيذ هذه الاتفاقية •

وسأل د• روائر فورد ، عما اذا كانت مدة امتداد عقد الامتياز سيتم بحثها بمعرفة الجمعيـــة العموميـــة قبل انتهاء المفاوضـــات بين الحكومة والشركة •

فرد عليه جراى بأنه لا يعتقد ذلك •

كذلك سأل العضو : (J.M. Robertson) عما اذا كان المجلس التشريعى (٣) سيكون له أى صـــوت فى مسألة مد الامتياز ، وعما اذا كانت نصـــوص عقد الامتياز ستعرض على مجلس العموم البريطانى ؟

رد جراى بأنه لا يعتقد أن مجلس الشورى سيكون له رأى فى هذا الموضوع • وأكد أنه سوف يستفسر عن هـــذا الموضوع لأنه لم يكن على دراية بموقف مجلس الشـــورى من ذلك الأمر ووعد العضو بأنه سيوضح له الأمر بعد استفساره عن هذا الموضوع (٤) •

ثم تســاءل روبرتسون عن مـــدى تأثير وســلطات الجمعيـــة العمومية (٥) ؟

ورد جراى بأنه ليس لديه علم بأن التعبير عن الآراء فى الجمعية العمومية أقل فاعلية عن التعبير عن الآراء فى « الجمعية التشريعية » يقصد مجلس الشورى (٦) •

---

(٣) المقصود هنا مجلس شورى القوانين المصرى •

(٤) F.O. 371/43 No. 49, November 4, 1909. P.R.O.

(٥) Extract from Parliamentary Debates) Ibid November 4, 1909.

(٦) Ibid.

ويتضح من استفسارات أعضاء مجلس العموم البريطانى وكذلك من رد وزير خارجية انجلترا (جراى) فى مجلس العموم البريطانى عدم معرفته بمدى سلطات واختصاصات كل من مجلس الشورى والجمعية العمومية فى مصر .

وطلب جراى من جورست احاطته علما بذلك . فرد عليه جورست ببرقية فى ٦نوفمبر ١٩٠٩ موضحا له أن أعضاء مجلس الشورى هم بحكم المنصب أعضاء أيضا فى الجمعية العمومية والاستشارة فى الأخيرة تدل ضمنا استشارة الأولى ، ووظيفة المجلسين هى دائما ذات « طابع استشارى فحسب » (٧) .

وكان بعض الأعضاء وقد طالبوا ادوارد جراى بأن يطلب من الحكومة المصرية بأن يكون لمجلس الشورى المصرى فرصة فى مناقشة مشروع مد الامتياز والتعبير عن رأيه فى هذا الموضوع (٨) .

جلسة ٢٥ نوفمبر ١٩٠٩ :

وفى جلسة ٢٥ نوفمبر ١٩٠٩ رفض ادوارد جراى السماح بمناقشة موضوع مد الامتياز ، وقال انه لا ينصح حاليا بقيام أى مناقشة حول هذا الموضوع . وحتى بعد أن قدم المشروع للجمعية العمومية فى مصر ، ولم تقدم المستندات والأوراق الخاصة بموضوع مد الامتياز السابق طلبها للبرلمان البريطانى على أساس أن المسألة لم تكن فى متناول وقدرة الحكومة البريطانية (٩) .

وقد انتقد ولسون ذلك باعتبار أن مجلس العموم البريطانى

---

(٧) E. Gorest/Edward Grey, Cairo, November 6, 1909, F.O. 371/43 No. 52. P.R.O.

(٨) F.O. 371/43. No. 49. op. cit

(٩) Wilson, op cit. P. 96

يمثل أمة لها مصالح حيوية فى قناة السـويس حيث تمر بها ٧٠٪ من السفن تحمل العلم البريطانى ، فكيف اذن لا يسمح لها بابداء رأيهـا فى مسألة حيوية كهذه ؟ وكيف يؤجل البحث لحين موافقة أو رفض الجمعية العمومية المصرية ؟ وعندئذ سيكون الوقت متأخرا لاتخـاذ أى قرار (١٠) .

ويعلق ولعنون ساخرا بقوله : « أى أن المصالح المصرية فقط هى وحدها التى كان لها وزنها فى المشكلة (١١) .

جلسـة ٢٢ ابريل ١٩١٠ :

وفى هـذه الجلسـة طالب العضـو وليام بل William Bull بنص المناقشات التى جرت فى الجمعية العمومية فى مصر حول موضوع مد امتياز قناة السويس (١٢) .

وقد طلب جراى من جورست موافاته ـ فى حالة طبع مناقشات الجمعية العمومية حول مد الامتياز لأن أعضاء مجلس العموم البريطانى يطلبونها للاطلاع عليها (١٠ مناقشات) وذلك لايداعها فى مكتبـة المجلس (١٣) .

جلسـة ١٣ يونيو ١٩١٠ :

جرت مناقشة فى مجلس العموم البريطانى (فى ١٣ يونية ١٩١٠) تناوب فيها المحافظون والأحرار الهجوم على سياسـة حكومة الأحرار فى مصر . وتحدث جراى باسم الوزارة فدافع عن سياسة جورست

---

(١٠) Ibid.

(١١) Ibid.

(١٢) F.O.423/44, Questions asked in the House of Commons April 21, 1910. No. 53.

(١٣) Grey/Gorst, April 22, 1910, F.O. 423/44 No. 54. P.R.O.
واضح أن ذلك تم بعد رفض الجمعية العمومية لمد الامتياز

ووعد بعدم تقديم تنازلات استجابة لمطلب الحكم الذاتى قبل أن يتوقف « الشعب القائم » وقرر أن اجراءات حازمة ستتخذ لحماية الموظفين المصريين المتعاونين مع مستشاريهم الانجليز (١٤) .

وفى معرض مناقشة المسألة المصرية وبعد النكسة التى منيت بها مشكلة مد الامتياز فى الجمعية العمومية المصرية ومقتل بطرس غالى وموقف الرأى العام المصرى والحركة الوطنية من هذه المشكلة — كما سنرى — قام أحد أعضاء مجلس العموم البريطانى ويدعى بيرد Baird ينتقد الحكومة البريطانية قائلا : « فى العام الماضى كان لديكم الدليل على أن المؤسسات التشريعية فى مصر لا تسير فى الاتجاه الصحيح . وكان هناك اتفاق بين الحكومة المصرية وشركة قناة السويس ، وقد رفع هذا الاتفاق الى الجمعية العمومية . وذكر جورست فى تقريره أنه ليس هناك ضرورة لعرضه على الجمعية العمومية ، ولكنه فكر فى أن ذلك أنسب فى أرباح شركة القناة . ولم توافق الجمعية العمومية على هذا الاتفاق ، وهذا دليل على أن مصر ليس لديها استعداد للحكم الذاتى » (١٥) .

كذلك قال العضو روبرتسون فى معرض حديثه عن العلاقة بين الحكم النيابى فى مصر ومشكلة مد الامتياز ومقتل بطرس غالى ودور بريطانيا الحضارى فى مصر :

« هل يتصور العضو أن احالة مسألة مد الامتياز الى الجمعية العمومية هى التى أدت الى الجريمة » (١٦) .

« ان قلتم أن الحكومة البريطانية غير صالحة لحكم هذه البلاد فقد أعطيتم الوطنيين درسا للثورة علينا . وفى رأيى ان اللهجة التى

---

(١٤) Parl. Debates., 5th Series, XVII PP. 1103 ... 1159

(١٥) محمد عبد الرحمن برج ، دراسة فى الحركة الوطنية ص ١٦٣ ، ص ١٦٤ .

(١٦) المرجع السابق ص ١٦٧ .

يستخدمها حزب المحافظين هنا أشد قسوة من اللهجة التى يستخدمها الوطنيون فى مصر • فالعضو (يقصد مستر بيرد) يرى أن عدم موافقة المصريين على مد امتياز القناة برهان على عدم استعداد الشعب المصرى لحكم نفسه • هل لى أن أشير أن هذا خطر لو أخذ به جورست • فلقد رأى جورست طواعية أن يستشير الجمعية العمومية حول هـذا الموضوع » (١٧) •

وسأل العضو ريز Rees : هل استشار جورست الجمعية العمومية ؟

ورد روبرتسون : اننى أفهم أن جورست أراد أن يعطى أو يتفضل على الجمعية العمومية فيعطيها فرصة ويستشيرها فى هذه المسألة ، وأن عدم أخذ الجمعية العمومية برأيه قد أخذ كدليل على عدم استعداد المصريين لحكم أنفسهم •• ان الأعضاء يريدون مبادىء لحكم بلادهم ومبادىء أخرى لحكم البلاد الأخرى • ان الأخذ بعدم موافقة الجمعية العمومية على مد الامتياز معناه عدم استعداد المصريين لحكم أنفسهم أمر خاطىء • ان هناك من يرى رأى الجمعية سليم وهناك من يرى أن قرارها خاطىء (١٨) •

وذكر العضو ريز : « لقد قرأت تقرير جورست يقول ان الجمعية العمومية برفضها مد الامتياز عارضت مسلك الحكومة البريطانية ، ولم ترفض المد لأنه غير عادل أو لأن المقترحات المقدمة بهذا الخصوص سيئة ، بل على أساس موجة العداء ضد انجلترا وهى الموجة التى عمت الجمعية » (١٩) •

---

(١٧) المرجع السابق ص ١٦٨ •
(١٨) د• برج ، ص ١٦٨ — ١٦٩ •
(١٩) المرجع السابق ص ١٧٠

ووجه ريز اللوم الشــديد لوزير الخارجية (ادوارد جراى) لأن الحكومة البريطانية لم تلق بثقلها على مصر وتحملها على قبول المشروع ولكن جراى أجاب اجابة غامضة ملتوية (٢٠) ، ولم يستطع أن يعترف بالحقيقة ، ويقول ان انجلترا لم تكن لها حيلة ضد تيــار الوطنية المصرية الجارفة ولو فعلت لسالت أنهار الدماء وما وجــدت مصريا واحدا يبيع بلاده بقبول مد امتياز الشركة .

جلسة مجلس العموم فى ٢١ يوليو ١٩١٠ :

دارت مناقشات حول الموقف فى مصر بصفة عامة ومشكلة مد امتياز قناة السويس بصفة خاصة وذلك بعد اغتيال بطرس غالى .

تحدث العضو ديلون Dillon عن مشكلة مد الامتياز ورفض الجمعية العمومية لها وكيف أن الصحافة البريطــانية قد رأت أن رفض مشروع مد الامتياز دليل على عدم قدرة المصريين على حكم أنفسهم . وسأل ديلون وزير خارجية انجلترا « جراى » : هل كانت الحكومة الانجليزية تميل للاتفاقية ، أم كانت ضدها ؟ وهل مارست الحكومة الانجليزية أى نفوذ لها لتمرير المشروع ؟ كما طلب من وزير الخارجية أن يضع أمام المجلس أى مراســلات تكون قد تبودلت بين الحكومتين المصرية والبريطانية والتقرير الذى بموجبه رفضت الجمعيــة العمومية فى مصر مد الامتياز .

وحول هــذه النقطة رد جراى بأن الحــكومة ليس لديها أى مراسلات مع شركة قناة السويس أو الحكومة المصرية بخصــوص الاتفاقية (٢١) .

---

(٢٠) Wilson P. 102.

(٢١) د. محمد بريج ، دراسات فى الحركة الوطنية ص ١٨٨ .
Wilson, op cit., P. 103

والحقيقة أن وزير الخارجية لم يكن صادقا فى هذه النقطة (٢٣) •

وطلب ديلون الاطلاع على تقرير الجمعية العمومية فى مصر لأن الصحافة الانجليزية هاجمتها وقال : « جاء برد وزير الخارجية انه ليست هناك مراسلات مع شركة قناة السويس أو الحكومة المصرية بخصوص الاتفاقية ، رغم أن الحكومة الانجليزية مساهم كبير فى شركة قناة السويس ولها عضوين فى مجلس الادارة ، فهل من المعقول أنها لم تستشر بخصوص اتفاقية المد ؟ من المستحيل ذلك لأن الحكومة الانجليزية لها صوت مسموع فى شركة القناة . فهى كما أعلم صاحبة فكرة مد الامتياز » •

ثم تساءل ديلون : « ألم تتصل الشركة بالحكومة الانجليزية ؟ وهل من العدالة أن نقرأ تقرير الجمعية العمومية فى مصر التى تضمن رفضها لمد الامتياز لم أجده فى مكتبة المجلس ولابد أن نقرأه •

وبعد ذلك تحدث الربان سانديز Sandys فقال :
« من المؤسف عدم اجراء مناقشة فى مجلس العموم البريطانى حول مشكلة مد الامتياز • بينما قام قنصل بريطانيا العام فى مصر بعرض مشروع مد الامتياز على الجمعية العمومية • وعندما سئل وزير خارجية انجلترا فى ٤ نوفمبر عن المفاوضات الخاصة بشركة قناة السويس أجاب بأن الجمعية العمومية سوف تدعى لتدلى برأيها وانه من الأحسن ألا يناقش مجلس العموم البريطانى المسألة • وفى ٢٥ نوفمبر وجه سؤال لوزير خارجية انجلترا وكان جوابه أنه ليست هناك فرصة لمناقشة المسألة فى مجلس العموم • وفى ٧ مارس

---

(٢٢) راجع ص، ص ٤٥ ــ ٦٣ من هذا الكتاب حول موقف الحكومة البريطانية والذى استمد وقائعه من دار الوثائق البريطانية P.R.O. غير المنشورة •

(٢٣) د. محمد عبد الرحمن برج ، دراسة الحركة الوطنية ص ص ١٨٨ ــ ١٩٠ ، Wilson, Op. Cit., P.P. 102 — 103,

فى اجابة عن سؤال حول هذا الموضوع قال وزير الخارجية :
« لا أستطيع أن أكشف الورق حول هذا الموضوع حتى يصل الى نهايته والموضوع تحت اشراف حكومة جلالته ولا أستطيع أن أعد ان المجلس سوف تكون له فرصة المناقشة .

واذا كانت الجمعية العمومية فى مصر قد ناقشت المشروع فلقد كان من المفروض أن يناقشه أيضا مجلس العموم بالنسبة لفائدته للأجيال القادمة وللانجليز والامبراطورية عموما . انه لايمكن القول ان سياسة القهر التى أتبعتها الحكومة تجاه مجلس العموم كانت ناجحة . ولو أن المشروع نوقش فى مجلس العموم لم يكن هناك من المتوقع أن نسمع مناقشة غير ودية بأكثر مما كان فى الجمعية العمومية ، فقد رفضت الجمعية العمومية المشروع بأغلبية ٦٦ صوتا ضد صوت واحد وفشل المشروع . والواضح هنا أن مسألة مد الامتياز مسألة تخص مصر وحدها وكأن شعب انجلترا ليس له اختصاص فيه .. واذا كان المشروع فيه مصلحة مصر وانجلترا فقد كان يجب أن تدعمه الحكومة وقد يمكن بهذا التدعيم أن ينجح . ومن المؤسف أن مشروعا مهما كذا لا نناقشة هنا ويتركه لهيئة غير مسئولة مثل الجمعية العمومية . اننا يجب أن نوضح الأمور الآتية :

ان قناة السويس ذات أهمية عظمى لنا مثلما هى مهمة لمصر وفضلا عن ذلك فهى توفر أسرع وسائل الاتصال بين انجلترا والهند والشرق ومستعمراتنا فى الدمنيون .

ان ثلاثة أرباع السفن التى تمر عبر قناة السويس تمر تحت العلم الانجليزى واننا نمتلك نسبة كبيرة من أسهم الشركة ٤٣٪ حتى أكون دقيقا . فى ظل هذه الظروف فان ما يمس مستقبل قناة السويس له أهمية كبرى لهذا البلد والامبراطورية .

ان مساهمتنا فى الشركة فى الوقت الحاضر تقدر بخمسة وعشرين مليون جنيه اذا ما نظرنا الى المسألة من الناحيــة المــالية . لست فى حاجة الى أن أذكر المجلس كيف امتلكنا هــذه الأسهم ١٨٧٥ وان ما دفعناه ثمنا لها (٤ ملايين جنيه) يساوى الآن ٢٥ مليون جنيه . ولذلك فقد كان اسهاما ناجحا منا ان اشتريناها ، فضلا عن ذلك فانه خلال السنوات العشر الأخيرة تلقينا حوالى مليون و ٥٠ آلف جنيه من الأرباح وخفف ذلك من عبىء دافع الضرائب . ومن ثم فان المقترحات الخاصة بالمد والتى جاءت فى تقرير القنصل العام من الأهميــة بمكان لنا . وكما نعرف ينتهى امد الامتياز عام ١٩٦٨ والمشروع يحمل الرغبة فى مد الامتياز حتى ٢٠٠٨ وهذه كما يقول تقرير القنصل العــام « مساهمة طيبة من وجهة النظر المصرية » . ولكن هنــاك مسألة بالنسبة للمصلحة البريطانية لم يشر اليها التقرير بينما لها أهمية كبرى هى مسألة التمثيل فى مجلس الادارة رغم الحقيقة القائلة بأننا نمتلك ٤٣٪ من مجموع الأسهم فان لنا عشرة أصــوات فقط فى مجلس الادارة وهو نفس العدد الذى يملكه أى مساهم له ٢٥٠ ســهما ، ولا يوجد بتقرير جورست أى اتجاه لتصحيح ذلك (٢٣) "

رد وزير خارجية بريطانيا فى هذه الجلسة على كلمات الأعضاء :

تحدث ادوارد جراى فى مجلس العموم البريطانى ردا على هجوم كثير من الأعضاء على الحكومة بالنسبة لمشكلة مد امتياز شركة قناة السويس فقال ان اهتمامنا ونظرتنا الى موضوع مد امتياز قناة السويس من وجهة نظر المصالح البريطانية وهذا هو الذى يحكمنا باستمرار فى مراسلاتنا ونقاشنا بيننا وبين الأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة شركة قناة الســويس وهؤلاء بدورهم يبحثون الأمر مع أعضــاء مجلس

---

(٢٣) محمد عبد الرحمن برج ، دراسة فى الحركة الوطنية ص ص ١٨٨ — ١٩٠ .
Wilson PP. 102 — 103.

ادارة الشركة وهذا المجلس هو المكان الطبيعى لنا لبحث ومناقشة مشاكلنا الخاصة بقناة السويس • وقد تمت دراسة مشكلة مد الامتياز فى اطار جانبين :

الأول ــ وجهة نظر حملة أسهم شركة قناة السويس وتمثلها وجهة نظر وزارة الخزانة البريطانية • ووجهة نظر ملاك السفن وترعاها وتبحثها وزارة التجارة البريطانية (٢٤) •

ووزارة الخارجية تتعاون مع وزارتى الخزانة والتجارة لرعاية المصالح البريطانية بشكل عام من خلال مجلس ادارة شركة قناة السويس والأعضاء الانجليز فى المجلس • ويتمتع الأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة شركة قناة السويس بحظ موفور من علاقات الود والصداقة مع زملائهم أعضاء مجلس ادارة الشركة ، وهم على اتصال دائم بالحكومة البريطانية • وقد اسفرت المناقشة التى دارت بينهم وبين زملائهم عن أنه كان ينبغى أن توصى حكومة بلادنا بمد الامتياز من وجهة نظر المصالح البريطانية ، ولكن المسألة تحتاج الى مزيد من البحث والتمحيص فهناك مشكلتان :

الأولى : مشكلة التمثيل البريطانى فى مجلس ادارة الشركة ، وهو موضوع تم بحثه هنا منذ بضع سنين ، وقد اهتمت بها وزارة التجارة أكبر اهتمام وتعتريها صعاب جمة •

الثانية ــ مسألة تخفيض رسوم المرور وهى مسألة لها أهميتها القصوى ولو طرحناها على بساط البحث فى هذا المجلس لكان من الطبيعى أن تتصدى لها وزارتا الخزانة والتجارة حينما تثار مسألة مد الامتياز مرة أخرى ولاشك أنه اذا استؤنفت مفاوضات مد

(٢٤) Wilson PP. 103 — 3 برج ، دراسة فى الحركة الوطنية ص ١٩٠ •

الامتياز ووصلت الى نتيجة بهذا الخصوص سيكون هناك مجال للمناقشة فى هذا المجلس وسيكون على حكومة المستقبل أن تحيط المجلس علما بالاعتبارات التى أملت عليها اصدار تعليمات للأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة الشركة ليصوتوا فى جانب مد الامتياز أو عكس ذلك • ورأى جراى أن أى حكومة ستكون مسئولة فى المستقبل عن التعليمات التى تعطى للأعضاء الانجليز وعن أصواتهم فى مجلس الادارة ، ويصعب على أى رجل يشغل منصبى أن يعالج هذه المسألة مراعيا وجهتى النظر ، فقد حرصت على السير فى طريق مستقيم متوخيا أن أكون منصفا « للمصالح المصرية » مع عدم اغفال المصالح البريطانية فى نفس الوقت • ويعد موضوع مد الامتياز من أعقد المشكلات ويتطلب أن يكون واضحا (٢٥)

وانتهت المناقشات فى المجلس عند هذا الحد بكلمة وزير الخارجية حول مشكلة مد الامتياز •

وعلق « ولسون » على كلمة ادوارد جراى بأن المصالح الحيوية لبريطانيا اهملت ولم تبحث أيضا مصالح الدول البحرية الكبرى وحتى لم يوضع فى الاعتبار الاصداء العالمية آنذاك والخاصة بقرب افتتاح قناة باناما للملاحة العالمية ولا مصالح ملاك السفن اهملت عند بحث هذه المشكلة (٢٦) •

---

(٢٥) Wilson, op. cit., PP. 103 — 104. د. برح ، دراسة فى الحركة الوطنية ص ص ١٩٢ — ١٩٣ •

(٢٦) Wilson P. 104.

الفصـل الثـالث

موقف شركة قنـاة السويس وألمـانيا من مشكلة مد الامتياز

تحسن العلاقات الفرنسية ـ الانجليزية وأثرها على مد الامتياز :

شهدت العلاقات الدولية فى الفترة التى نحن بصدد دراستها (١٩٠٨ ـ ١٩١٠) تغيرا فى موازين القوى الدولية ، وتميزت سياسة انجلترا الخارجية فى هذه الفترة بشهود تقارب وتفاهم مع جارتها فرنسا وكذلك مع الروسيا (١٩٠٤ ـ ١٩١١) وذلك للوقوف أمام التهديدات الألمانية نتيجة نمو ألمانيا العسكرى وقوتها الدبلوماسية (١) .

وكان للتحسن فى العلاقات الفرنسية الانجليزية عقب الاتفاق الودى (١٩٠٤) دوره القوى فى تشجيع شركة قناة السويس وحثها على احياء آمالها السابقة فى بعث مشروع مد امتياز شركة قناة السويس من جديد والذى سبق وشهد محاولات ثلاث فاشلة فى العقدين الأخيرين من القرن الماضى (٢) .

مفاوضات فى باريس بين شركة قناة السويس وبول هارفى :

شهدت القاهرة وباريس ولندن نشاطا خاصا بمناقشة ودراسة مشروع اتفاقية مد امتياز شركة قناة السويس (١٩٠٨ ـ ١٩١٠) .

---

(1) Richard Shannon, The Crisis of Imperialism (1865 — 1915) London 1976. P. 409.

(٢) راجع ص ص ١١ ـ ٢٥ من هذا البحث .

ففى باريس جرت مفاوضات فى (١٥ أغسطس ١٩٠٩) فى مقر ادارة شركة قناة السويس بين أدجار بونيه Edgar Bonnet ممثل شركة قناة السويس وبين بول هارفى — ممثل الحكومة المصرية حول بنود الاتفاقية الخاصة بمد امتياز الشركة (٣) وان البنود ١ ، ٢ ، ٣ ، ٤ فى الاتفاقية المؤقتة بين الشركة والحكومة المصرية (فى فبراير ١٩٠٩) ظلت كما هى بدون تغيير والتى نصت على الآتى :

١ — مد الامتياز من عام ١٩٦٨ حتى عام ٢٠٠٨ .

٢ — مناصفة الأرباح بين الشركة والحكومة المصرية خلال فترة مد الامتياز (٤٠ سنة) .

٣ — زيادة المبلغ الذى ستقدمه الشركة للحكومة المصرية من ٨٣ مليون فرنك الى ١٠٠ مليون فرنك .

٤ — أن مشاركة الحكومة المصرية فى صافى أرباح الشركة ابتداء من تاريخ الاتفاق على مد الامتياز والتى تعتمد على نسبة مئوية متزايدة الى ١٢٪ خلال مدة قدرها عشر سنوات ، قد رأى المتفاوضون أنه من المستحسن استبعاد موضوع تخفيض الرسوم الوارد بالاتفاقية (٤) .

وقد علق انثروسر على هذه النقطة (الخاصة بتخفيض الرسوم) بأنها مسألة لا تهم مباشرة وزارة المالية المصرية ، وهى مسألة سياسية من وجهة نظره ، وحث العضو البريطانى (آنثروسر) حكومته

---

(٣) ارسل انثروسر Anstruther — العضو الانجليزى فى شركة قناة السويس — برسالة سرية من باريس الى جراى عن وقائع هذه المفاوضات بحكم موقعه فى مجلس ادارة الشركة وذلك فى ١٥ أغسطس ١٩٠٩ .
F.O. 371/43 No. 36. (Inclosure) P.R.O.

(٤) Mr. Anstruther/Edward Grey, August 15, 1909 F.O., 371/47 Op. Cit.

على أن ترمى بثقلها حتى تتضمن الاتفاقية نصا عن تخفيض رسوم المرور فى قناة السويس ، وذلك كضمان لموافقة حكومة جلالة الملكة على الاتفاقية (٥) .

كذلك تلقت شركة قناة السويس « نصيحة قانونية » مفادها بأن الشركة المدنيـة (Socité Civil) التى حصلت على حصـة مصر فى أرباح شركة قناة السويس ١٥٪ عام ١٨٨٠ (٦) ليس لها سند قانونى لكى تصبح هى الأخرى عضوا فى الاتفاقية الجديدة الخاصة بمد امتياز شركة قناة السويس .

وعلى هذا فقد رأى آنثروسر أن هذه الشركة قد تشعر بالاستياء من أى مساومة على معدل الأرباح ، لأنها قطعا ستتأثر بذلك (٧) .

لقد لقى نبأ المشروع اهتمام صحف أوربا كلها واهتمام الدوائر الاقتصادية والمـالية بالذات ولذلك ارتفعت قيمـة الأسهم بمبلغ ١٥٥ فرنكا فى أسبوع واحد (أى نحو ٦٢٠ قرشا) .

ويوضح الجدول التالى تطور أسعار أسهم قناة السويس (٨) :

السنة	(سعر السهم بالفرنك)	(السنة)	(سعر السهم بالفرنك)
١٩٠١	٣٧١٣ر٦٧	١٩٠٦	٤ر٤٧١ر٣٠
١٩٠٢	٣٩٢٣ر٥٧	١٩٠٧	٤ر٥٥٢ر٣١
١٩٠٣	٣٩٠٤ر٧٠	١٩٠٨	٤ر٤٤٥ر٩٤
١٩٠٤	٤٢٠٩ر٥٠	١٩٠٩	٤ر٧٤٨ر٢٨
١٩٠٥	٤٤٦١ر١٤	١٩١٠	٥ر٣٢٠ر٩٠

(٥) Ibid.

(٦) عن تفاصيل فقدان مصر لنصيبها ١٥٪ فى صافى أرباح الشركة راجع للمؤلف كتاب : الصراع الدولى حول استقلال قناة السويس ص ص ٣٥٧ — ٣٦٦ .

(٧) F.O., 371/47 op. cit.,

(٨) Hallberg, op. cit., P. 403.

وقد قفزت أسعار الأسهم فيما بين عامى ١٩٠٩ و ١٩١٠ نتيجة أحداث مد الامتياز .

ايرادات الشركة تتضاعف :

كذلك ازدادت ايرادات شركة قناة السويس عاما بعد عام ، وهذا كان حافزا للشركة على السعى حثيثا لمد امتيازها خاصة بعد نمو الوعى القومى والحركة الوطنية فى مصر فى مطلع القرن العشرين .

وتوضح الاحصائية الآتية تطور ايرادات شركة قناة السويس خلال العقد الأول من القرن الحالى :

السنة	عدد السفن	اجمالى الرسوم بالمليون فرنك[٩]
١٩٠١	٩٧٠٤	١٠٣ر٤٧
١٩٠٢	١٠١٠٣	١٠٦ر٨٦
١٩٠٣	١٠٠٩٤	١٠٨ر١٢
١٩٠٤	١١٣١٨	١١٩ر٤٦
١٩٠٥	١١٠٦٢	١١٧ر٤٦
١٩٠٦	١٠٣٧٠	١١٥ر٨١
١٩٠٧	١١٢٨٠	١٢٠ر١٨
١٩٠٨	١٠٥٤٠	١١٨ر٥٤
١٩٠٩	١١٧٧٦	١٢٣ر٦٦
١٩١٠	١٢٧٢٠	١٣٤ر١٠

محادثات فى القاهرة بين الشركة وسلطات الاحتلال :

هذا وقد جرت فى القاهرة محادثات بين بول هارفى والكونت دى سيريون [١٠] ، أبلغ خلالها هارفى أنه ما لم يتم تعديل البند الخاص

(٩) Wilson, The Suez Canal. PP. 130 — 131.

(١٠) ممثل شركة قناة السويس فى القاهرة .

بضمان ايرادات الشركة فى مشروع مد الامتياز ، أو اسقاطه كلية ، فان احتمال قبوله من جانب الجمعية العمومية بعيد الاحتمال ، وعلى هذا الأساس فليس هناك أى احتمال لسوء الفهم .

كما أوضح هارفى لممثل شركة قناة السويس فى القاهرة ، أنه لايمكن للشركة أن تنتظر ضغطا من الحكومة البريطانية على الحكومة المصرية بهذا الخصوص ، موضحا له أن الخديوى عباس الثانى سيقوم باداء فريضة الحج ، والى أن يعود فى نهاية شهر يناير ١٩١٠ ، ستؤجل المشكلة لحين عودته ، لاستحالة استمرار المفاوضات لتقديم مشروع محدد للجمعية العمومية قبل رحيل الخديوى .

وعقب بول هارفى على مسألة سفر الخديوى للحج بقوله « ان فرصة الموافقة على المشروع يمكن أن يكون فى مصلحتها هذا التأخير » (١١) .

هذا وقد اتسم مسلك شركة قناة السويس بالسرية البالغة ، وقد لعب الكونت دى سيريون ـ ممثل الشركة فى القاهرة ـ دورا هاما فى عرض المشروع هو وبول هارفى ـ المستشار المالى للحكومة المصرية ـ الطرف الثانى فى مؤامرة مد امتياز شركة القناة (١٢) .

موقف دارنبرج (رئيس مجلس ادارة الشركة) من مشكلة مد الامتياز :

اجتمع مجلس ادارة الشركة فى ٨ نوفمبر ١٩٠٩ لبحث موضوع مد امتياز قناة السويس وفى هذا الاجتماع أوضح الأعضاء الانجليز فى مجلس الادارة أنه على الرغم من التعليمات المعطاه لهم بالتصويت على مشروع الاتفاقية ، الا أن حكومة انجلترا مازالت تحتفظ بحق

---

(١١) Gorst/Grey, Cairo, November 16, 1909, F.O. 371/43, No. 67. P.R.O.

(١٢) Gorst/Grey, F.O. 371/43, 12-11-1909. P.R.O.

اثارة موضوع « التمثيل البريطـانى فى مجلس ادارة الشركة » فى الجمعية العمومية للمساهمين ، ما لم تسوى هذه المسألة بشكل يرضى الحكومة البريطانية (١٣) .

وهكذا ربطت الحكومة البريطـانية بين مشكلة مد الامتيـاز وموضوع زيادة التمثيل البريطانى فى مجلس ادارة الشركة ، للضغط على شركة قناة السويس لتسوية هذه المسألة لمصلحة بريطانيـا .

وأعرب دارنبرج عن رضاه لمساندة الحكومة البريطانية للاتفاقية، الا أنه أعرب عن أسفه ودهشته لامتناع الحكومة المصرية عن قبول الشروط التى وافق عليها المستشار المـالى ، واعلان مجلس النظـار المصرى عن معارضته لتصديق الحكومة المصرية على الاتفاقية .

وأوضح انه ليس أمام مجلس ادارة الشركة الا تأجيل الموضوع . واقترح ، دارنبرج على مجلس الادارة ــ الذى وافقه على ذلك ــ بالرد بأن الشركة قررت عـدم تعديل الاتفاقيـة ، بدون تعويض ، بالشروط التى تم قبولها . واذا كانت الحكومة المصرية ترغب فى فرض « شروط متشددة » لن تقبلها الشركة فعندئذ قد تتخلى الشركة عن المشروع بدلا من تقديم « تضحيات جديدة » .

وأوضح دارنبرج انه من مصلحة مصر والحكومة المصرية قبول مقترحات شركة قناة السويس ، وسوف تنتظر الشركة رد فعل الحكومة المصرية ولن تفعل الشركة شيئا (١٤) .

---

(١٣) E.S.C.D./Edward Grey, Paris, November, 1909, F.O. 371/43 No. 62. P.R.O.

(١٤) ارسل الأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة الشركة وهم : هـ . اوستن لى و هـ.ب انستروثر و و. جارستن بهـذه المعلومات من مقر ادارة الشركة بباريس الى ادوارد جراى . F.O. 371/43 Ibid.

وقرر مجلس ادارة الشركة فى هذه الجلسة بالاجماع استحالة قبول اقتراحات مجلس النظار المصرى • وعلى هـذا فان اتفاقيـة مد الامتياز سيتم تأجيلها لوقت غير معلوم (١٥) •

(ب) المـانيا ومشكلة مد امتياز قناة السويس :

لم تقف ألمـانيا مكتوفة الأيدى أمام موضوع مد امتياز قنـاة السويس ، ذلك أن قناة السويس تمثل طريقا حيويا لآمال ألمـانيا ، فى وقت أصبح فيه التناقض حادا بين انجلترا وألمـانيا وكان يكمن فى التطور الفنى للرأسـمالية الألمـانية المتطلعة بالتالى الى مستعمرات جديدة لتصريف انتاجها وحمايته بالقوة العسكرية •

وكانت انجلترا باعتبارها قطب الصراع الأسـاسى مع ألمـانيا تخشى زيادة قوة ألمـانيا البحرية ، وقد بدأ هـذا الصراع البحرى من عام ١٩٠٨ الى ١٩١١ •

وعلمت الادميرالية فى خريف عام ١٩٠٨ أن البرنـامج البحرى الألمـانى (١٩٠٩ — ١٩١٠) قد عجل به ، ولم تكن أى حكومة من حـكومات حزب الأحرار البريطـانى على استعداد لانكار مبـدأ « السيادة البحرية البريطانية » (١٦) •

وهكذا فان ازدياد القوة البحرية الألمـانية قد اثار القلق والعداء فى انجلترا ، ونادى البعض بالمطالبـة بتوثيق العلاقات مع الروسـيا وفرنسا • وأعلن بيلوف أن بناء الأسطول الألمـانى انما هو للدفـاع عن السواحل الألمـانية وعن التجارة الألمـانية (١٧) •

---

(١٥) Ibid. No. 55 (برقية من الأعضاء الانجليز فى ٨ نوفمبر ١٩٠٩) .

(١٦) Richard Shannon, The Crisis of Imperialism op. cit. P. 422.

(١٧) Gooch, G.P. History of Modern Europe (1878 — 1919). P. 296.

وكان التحدث عن حرب بين الدولتين قد أصبح أمرا عاديا فى كل من الدولتين ، ولكن حدة الأزمة قد خفت بزيارة ملك انجلترا وملكتها لبرلين فى فبراير ١٩٠٩ . وقد أثار تقدير مصروفات البحرية الانجليزية ذعرا شديدا ، فقد طالبت الحكومة بزيادة قوة البحرية زيادة كبيرة وذلك بناء على المبالغة فيما قد يكون لألمانيا من قوة بحرية ١٩١٢ والاشارة الى خطر البحرية الألمانية سواء من رجال الحكومة أو من غيرهم .

ورأى الألمان أن يقوموا بدورهم فى السياسة العالمية (١٨) .

وها هى مشكلة مد الامتياز كمثال لممارسة دورهم فى السياسة الدولية واهتمامهم بالمشاكل السياسية والاقتصادية والاستراتيجية على السواء .

فبعد أن شاعت أخبار مشكلة مد امتياز شركة قناة السويس وتناولتها الصحافة المحلية والعالمية ، أرسلت السفارة الألمانية فى لندن رسالة الى وزير الخارجية ادوارد جراى تستفسر منه عن الاتفاقية المذكورة والتى ستعرض على الجمعية العمومية فى مصر .

وأوضحت الرسالة أن الحكومة الألمانية التى لم تدع للمداولات والمشاورات التى أثيرت حول هذا الموضوع الهام ـ مد امتياز شركة قناة السويس حتى عام ٢٠٠٨ ـ لمعرفة الى أى مدى سيؤدى تحقيقه الى الترحيب به من الناحية السياسية أم من الناحية الاقتصادية .

وأوضحت الرسالة أهمية قناة السويس للتجارة والأسطول الألمانى وملاك السفن الألمان .

---

(١٨) بير رينوفان ، تاريخ القرن العشرين . ترجمة د. نور الدين حاطوم ، ص ١٠

وأكدت أن ادارة القناة لا يشك فى مواصلة تنفيذها للعدالة فى المستقبل ، ازاء التزاماتها المتعددة . وانه اذا تم تنفيذ مشروع اتفاقية مد الامتياز فسيقع عندئذ على عاتق ألمانيا التزامات جديدة .

وحيث ان الشركة ستتحمل الالتزامات المالية المترتبة على مد الامتياز ، فستعدل الشركة عندئذ من الشروط التجارية والتى سيترتب عليها عندئذ كنتيجة محاولة الشركة زيادة ايراداتها لمواجهة التزاماتها المالية ، ولسداد هذا العبىء الذى ستتحمله من جهة واذا استمر المساهمون من جهة أخرى يحصلون على نفس نسبة أرباحهم طوال فترة مد الامتياز . فان ألمانيا تتوقع زيادة فى رسوم المرور فى قناة السويس ، أو على أقل تقدير فانها ــ أى الشركة ــ لن تنفذ ما سبق ان وعدت به بالنسبة للتخفيض التدريجى لرسوم المرور (١٩) .

وتعرضت الرسالة لموضوع آخر أكثر خطورة وهو ألا تواجه ايرادات الشركة لعمليات توسيع وتعميق قناة السويس ، (تحسين القناة) ، وعلى هذا الأساس يثير موضوع مد الامتياز الكثير من الاعتراضات (٢٠) .

القناة ملكية عامة لجميع السفن

وناقشت الرسالة المركز القانونى لشركة قناة السويس فاذا نظرنا الى شركة قناة السويس باعتبارها شركة مساهمة من الناحية الاقتصادية والقانونية اعتبرت مشروعا خاصا تماما ولها حرية اتخاذ قراراتها مراعية مصالح مساهميها فى المقام الأول .

ذلك اذا نظرنا اليها من هذه الزاوية الضيقة من ناحية الواجبات

(١٩) Cuont Metternich/Edward Grey, German Empassy-London, March 10, 1910, F.O. 423/44 No. 19. P.R.O. (Tramslated)

(٢٠) Ibid.

والمزايا ، عندئذ نكون رأيا خاطئا لطبيعة الالتزام ، فالقناة باعتبارها ممرا عالميا للتجـارة الدولية ، أصبح ـ بشكل عام ـ ملكية عامة لكل الأمم التى تهتم بالتجارة الدولية . ونتيجة لذلك أصبح هدفـا لاتفاقيات دولية (٢١) .

ومن الأمور التى تضفى عليها الصبغة الدولية التطور والتحسين المستمر لقناة السويس حتى تصبح ممرا مائيا من الطراز الأول وتظل عملية صيانته حتى يستمر على هذا المستوى .

من هنا توجد مصلحتان متعارضتان : حملة الأسهم والسندات من جهة والدوائر التجارية والملاحية وملاك السفن والشركات الملاحية من جهة أخرى ، فهؤلاء يقومون بسداد رسوم المرور المرتفعة لسداد فوائد حملة أسهم وسندات شركة قنـاة السويس واستهلاك رأسمالها وتحسينها .

وعندما نتأمل رأسمال شركة قناة السـويس نجده ٥٠٠ مليون فرنك تصل ايراداته من ٦ الى ١٢٠ مليون فرنك ـ مؤخرا ـ سنويا ، تم سداده خلال الأربعين سنة المـاضية .

فاذا كان رأس المـال قـد ساهم فى انشائها ، فان الأربـاح والايرادات يجب توجيهها لتحسين القنـاة ومداومة صيانتها لخدمة الطرف الثانى .

أما الطرف الأول فقد تزايدت أرباحه عاما بعد عام حتى جاوزت الفائدة التى يحصل عليها المساهمون الحد المعقول من الأرباح .

وعلى أية حال فان الدوائر التجارية وقطاع النقل البحرى تمثل

---

(٢١) Ibid. يقصد اتفاقية الحمولة الدولية ١٨٧٣ واتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨ .

العامل القوى فى التطورات المستقبلية فى الشركة ولا سيما ونحن نرى ازدياد حركة الملاحة فى القناة عاما بعد عام .

ومن وجهة نظر تبادل المنافع بين الجانبين ، فان دوائر التجـارة والملاحة لايمكن أن تقف موقفا سلبيا ازاء ما يجرى الآن على الساحة المصرية بخصوص طلب مد امتياز شركة قناة السويس .

كل ذلك أدى الى أن ينظر ذوو المصالح فى التجارة البحرية فى ألمـانيا والدول الأخرى بل وفى انجلترا نفسها ، بعين الاعتبـار وبحذر شديدين الى مشكلة مد امتياز شركة قناة السويس . وبالأخص بالنسبة لرسوم المرور فى القناة .

وعلى هذا فهناك رغبة جماعية لتسوية مسألة رسوم المرور ، والرأى السائد فى كل مكان هو تخفيض رسوم المرور ويجب أن تقدر الرسوم مستقبلا على أساس الأخذ فى الاعتبار المصـالح الحقيقية لصناعة النقل البحرى .

وقد قامت الدول الكبرى التى يعنيها الأمر باستمرار بخطوات دبلوماسية للتوصل الى تسوية عادلة لجميع الدول . وتم ذلك بالأخص من قبـل فى المؤتمر الدولى للحمـلة الذى عقـد فى القسطنطينية عام ١٨٧٣ (٢٢) عندما تم حل مشكلة قياس حمولة السفن فى قنـاة السويس . وهو الأمر الذى التزمت به شركة قناة السويس .

كذلك ما تم التوصل اليه فى اجتماع لندن ١٨٨٣ من قرارات أهمها ما تم الاتفاق عليه مع ادارة شركة قناة السويس أنه عندما تحصل الشركة على أرباح تصل الى ٢٥٪ ، فان أى زيادة بعد ذلك توجه

---

(٢٢) راجع للمؤلف كتاب : الصراع الدولى حول استقلال قنـاة السـويس ص ص ١٩٧ — ٢٤١ .

الى تخفيض رسوم المرور فى قناة السويس حتى يصل تخفيض الرسوم فى القناة لتصبح ٥ فرنكات للطن •

وهناك شك فى أن ادارة شركة قناة السويس قد نفذت هذا البند بالنسبة لرسوم المرور فى السنوات الأخيرة •

وان مصالح الشركات الملاحية وملاك السفن الألمانية لتهتم غاية الاهتمام بمسألة تخفيض رسوم المرور (٢٣) •

شركة قناة السويس تطمئن الحكومة والشركات الألمانية فى مسألة مد الامتياز :

رأى ملاك السفن الألمان أن مشروع مد امتياز قناة السويس سيسبب ضررا بالغا لمصالح الملاحة العالمية لأن المبالغ التى ستقوم بتسديدها للحكومة المصرية بالاضافة الى مشاركة الحكومة المصرية للشركة فى ايرادات قناة السويس سيكون لها آثارها السيئة على مسألة تخفيض رسوم المرور •

ولكن ادجار بونيه (E. Bonnet) بعث الى السيد « بلات » Plate (رئيس شركة الملاحة الألمانية ـ نورث جيرمان لويدز North German Ilyod)رسالة سرية يؤكد له انه لا صحة اطلاقا لهذا الاعتقاد ، وحاول أن يشرح له المشكلة بقوله : « حقيقة هناك مشاورات بين الحكومة المصرية وشركة قناة السويس لمد الامتياز ، الا أن ذلك لن يتسبب ولن يكون له أى تأثير على عملاء القناة ، كما أنه لن يؤثر على تأجيل أو تأخير التخفيض التدريجى لرسوم المرور فى قناة السويس » (٢٤) •

---

(٢٣) F.O. 423/44 No. 1909 cit.

(٢٤) راجع بالنسبة لمشكلة تخفيض الرسوم للمؤلف : الصراع الدولى حول استقلال قناة السويس (١٨٨٣ ــ ١٩٠٤) رسالة دكتوراه من جامعة الاسكندرية كلية الآداب ١٩٨١ • ص ص ٣٤١ ــ ٣٥٦ •

وأكد ادجار بونيه أن هـذا الأمر (أى تخفيض الرسوم) قد نوقش فى اجتماع مجلس ادارة الشركة فى ٤ أكتوبر ١٩٠٩ ، عند مناقشة موضوع مد الامتياز فأصر جيمس ماكاى James Mackay

أولا ــ أن يؤكد لملاك السفن أن المبالغ التى ستعطى للحكومة المصرية لن تكون زريعة للأحجام عن تخفيض الرسوم :

«... Invoquée comme un prétexte pour ne pas reduire le droit». (٣٥)

كذلك أكد شـارل رو (نائب رئيس مجلس ادارة الشركـة) « أن الشركة لم يدر بخلدها بتاتا أن حصولنا على مد الامتياز سيكون على حساب ملاك السفن » (٣٦) •

وأكد دارنبرج أيضا (فى حديثه بمجلس ادارة الشركة) لمـلاك السفن الألمـان ، أن مد الامتياز لن يكون له أى تأثير على التخفيض التدريجى لرسوم المرور (٣٧) •

وهذا الموضوع كانت قد نشرته احدى الصحف الألمـانية :

(Hamburger Nachrichten) فى عـددها الصـادر فى ١٠ فبراير ١٩١٠ فذكرت أن اتفاقية مد الامتياز قد احتوت على نص بأن رسوم المرور لن تخفض الا عندما تتعدى أرباح الأسهم ٢٥٪ •

وقد أنكر دارنبرج وجود نص كهذا فى الاتفاقية ، وان الشركة قد قامت بتخفيض رسوم المرور حتى قبل أن تبلغ أرباح الأسـهم

(٣٥) M. Bonnet to M. Plate, Paris, Le 16, fevir 1910, Enclesure in No. 9. F.O. 423/41 No. 9. P.R.O. Confidential.

(٣٦) Ibid

(٣٧) المصدر السابق •

هذه النسبة • وأضاف دارنبرج أنه سـوف يتم الاعلان فى اجتماع الجمعيـة العمومية للمساهمين (فى يوليو القادم ١٩١٠) بتخفيض رسوم المرور فى قناة السويس مبلغا وقدره ٥٠ سنتيما (١/٢ فرنك) لتصبح فئة الرسـوم للطن الصافى من حمولة السفينة ١/٤ ٧ فرنكات وذلك اعتبارا من أول يناير ١٩١١ (٢٨) •

وأوضح دانبرج أنه قد اثيرت فى مصر اعتراضات ومشاعر معادية لمشروع مد امتياز ، وأن الحكومة المصرية لا يبدو أنها ستستغل القناة لمصلحة الدول التى تستخدمها •

وحاول دانبرج أن يبرهن على جهود الشركة فأوضح أنه عـلاوة على تخفيض قيام الشركة بتخفيض الرسوم منذ افتتاحها من ١٠ فرنكات فأصبحت ٧٫٧٥ فرنكا (١٩١٠) فانها قامت بعمليات تحسين للقناة ، فمثـلا فى عام ١٩٠٨ قامت الشركة (بالتكريك) برفـع ١٣ مليون متر مكعب وهو أكثر مما قام به الأمريكيون فى عام فى عمليـه حفر قناة بانام (٢٩) •

الشركة تعتقد أن لألمانيا يد فى اثارة الرأى العام المصرى ضـد الاتفاقيـة :

بعث الأعضاء الانجليز ـ فى مجلس ادارة شركة قناة السويس ـ برسالة بالغة السرية الى أدوارد جراى فى ١٧ فبراير ١٩١٠ مرفقـا بها نسخـة من الخطابات المتبادلة بين رئيس مجلس ادارة الشركـة (آدجار بونيه) ورئيس الشركة الملاحيـة لشمال ألمـانيا (السـيد

---

(٢٨) المرجع السابق •

(٢٩) المرجع السابق (كانت عمليات حفر قناة باناما تسير فى طريقهـا وقد تم افتتاح قناة باناما للملاحة الدولية سنة ١٩١٤) •

بلات) • وكان الأخير قد صوت لصالح اقتراح مد الامتياز فى اجتماع مجلس ادارة الشركـــة يوم ٤ أكتوبر ١٩٠٩ • الا أن مـــلاك السفن الألمـــانية يعارضون الاتفاقية وان ادجار بونيه قرر أن هنـــاك ســـببا للاعتقاد بأن الحكومة الألمـــانية تعارض بشدة الاتفاقية ، وان هناك احتمالا ــ من وجهة نظره ــ بأن الحكومة الألمـــانية تستخدم نفوذها فى القاهرة لاثارة الرأى العام هنـــاك ضد الاتفاقية ومنع الجمعيـــة العمومية من الموافقة عليها (٣٠) •

(٣٠) M. Bonnet stated that there was reason to believe that the German Government were strongly opposd to it, and were probably using their influences in Cairo to excite public opinion against its adoption by the General Council».

British S.C.D./Grey, Confedential Paris 17-2-1910. F.O. 423/44. No. 9 P.R.O.

الفصــل الرابــع

موقف الصحافة المصرية والأجنبية من مشــكلة مد الامتياز

كان للصحافة المصرية دور مشرف فى مطلع هـذا القرن عندما أخذت تعرض على الرأى العام المصرى طبيعة وخبايا مشـكلات قناة السويس بكل أبعادها ، السياسية والاقتصـادية والاستراتيجيـة ، وكشفت بشاعة الاطمـاع الاستعمارية متمثلة فى النهب الاستعمـارى لايرادات قناة السويس واحتلال البلاد بسببها ، بعد أن كانت كل مشاكل قناة السويس يتم بحثها ومناقشتها وتنفيذها فى طى الكتمان والسرية بين شركة قناة السويس من جهة وسلطات الاحتلال والحكومات المصرية التابعة لها والمؤتمرة بأوامرها من جهـة أخرى . وكان الرأى العام بعيدا كل البعد عن طبيعة وخفايا هذه المشكلات .

وقد أوضحنا فى الفصل الأول من هـذا الكتاب كيف مرت ثلاث محاولات لمد الامتيـاز لم يسمع عنهـا أحد ولكن المحـاولة الرابعة (١٩٠٨) تفجرت أحداثها على يد الصحافة المصرية .

جريدة اللواء تقود الحملة ضد مد الامتياز :

فبعد عام تقريبا من المفاوضات السرية بين شركة قناة السويس وسلطات الاحتـلال فى مصر تسرب خبر مد الامتيـاز الى الصحف المصرية ، ففى ٥ أكتوبر ١٩٠٩ نشرت جريدة « البورص » الفرنسية فى برقية لمراسلها فى باريس أن الحكومة المصرية تتفاوض مع شركة قناة السويس لمد امتيازها أربعين عاما . وتلقفت جريدة اللواء ــ

الناطقة بلسان الحزب الوطني ــ نبأ مد الامتياز فكتبت فى ١١ أكتوبر ١٩٠٩ تقول :

« هذه قناة السويس تمطر الذهب على أصحاب سهومها ولا يعود على مصر شيء منه مع أنها حفرت بأيدى أبنائها وفوق أرضها وتحت سمائها ، وكانت من الأسباب الرئيسية لشقائها .. فلو لم تكن هذه القناة لما استنفدت انجلترا هذا الجهد الجهيد لاحتلال مصر ، ولما أحلت لنفسها القضاء على حرية شعب بأسره ارضاء لمطامعها الاشعبية » (١) .

ثم أخذت الصحيفة تسرد قصة قناة السويس وكيف فقدت مصر أسهمها ونسبة الأرباح ١٥٪ وبذلك حرمت كل خيرات القناة واستطردت الصحيفة تقول :

« ولكن من الغريب أن تكثر الاشاعة هذه الأيام الأخيرة أن الشركة تتخابر مع الحكومة فى شأن هذه القناة لمد امتيازها فوق مدة المائة سنة المتفق عليها وان نصرح لها بحفر قناة أخرى بجانب الموجودة الآن . هذه هى الاشاعة التى اذا تحققت كانت القاضية على آمالنا والهاوية لرجائنا . هذه هى الاشاعة التى اذا صدقت لسجلت أسوأ نقطة فى تاريخ حكومتنا ورجالها القابضين على أزمة الأمور فى هذه الديار » .

« لقد كفانا احتلال بلادنا بسبب هذه القناة ، كفانا ما خسرناه من الأموال الطائلة ؛ كفانا كل ذلك فلا تجلبوا علينا أيها القوم فضائح أخرى . اننا لا نفهم ما الذى يدفع الحكومة الى مد امتياز الشركة وأى مصلحة تراها لمصر فى هذا العمل » (٢) .

---

(١) اللـواء ١١ اكتوبر ١٩٠٩ .
(٢) نفس المصدر .

« هل يدور بخلد أحد أن حكومة أهلية وطنية تفكر فى هـذا العمل ؟ اننا نجل رجال حكومتنا فى أن تمر هـذه الفكرة الغريبة بمخيلاتهم ولا نصدق عنهم تلك الاشاعات الكاذبة فليكونوا عند حسن ظننا بهم وليعلموا أنهم وكلاء عن هـذه الأمة لا يقدمون على عمل الا اذا كانت فيه المصلحة لموكليها وهم مسئولون أمامها » (٣) .

كان هذا المقال بداية الحملة التى شنتها « صحيفة اللواء » على مشروع مد الامتياز وتبعتها فى ذلك معظم الصحف المصرية الناطقة باللغة العربيـة .

هذا فى حين أن النبأ الذى نشرته الأهرام كان يعنى أن المشروع قد اتفق عليه بالفعل (٤) . وذكرت أن السبب فى موافقة الحكومة المصرية على هذا المشروع هو « ان الانجليز كانوا يريدون حفر قناة أخرى موازية خدمة لهندهم وأملاكهم فى أفريقيا وغيرها » (٥) .

ولقيت حملة اللواء صداها فى الصحف الأخرى فكتبت جريدة « المؤيد » ــ التى يصدرها الشيخ على يوسف والتى تميل الى جانب الخديو تقول فى ٢٣ أكتوبر تقول :

« اذا كانت الدولة القوية تحسب حساب المستقبل الى ما بعد ٥٤ سنة على الأمة التى هى أضعف منها أن تحسب حساب المستقبل الى ما بعد ٥٠ سنة » (٦) .

وعادت اللواء تستأنف حملتها فكتبت فى ٢٤ أكتوبر ١٩٠٩ تقول : « ان الذين يفكرون فى اتمام هـذه المسألة لا يريدون الا اعـادة

---

(٣) المرجع السابق .

(٤) الأهرام ١٨ أكتوبر ١٩٠٩ .

(٥) المرجع السابق . وعن موضوع حفر قناة أخرى راجع لمؤلف كتاب : قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة .

(٦) المؤيد ٢٣ أكتوبر ١٩٠٩ .

تمثيل الرواية التى مثلها اسماعيل باشــا من قبل حيث باع المستقبل الباهر بالحــاضر السيىء .. ومادامت مسألة تجديد الاتفاق فى دور المخابرات فلا يستطيع أحد ارغام الحكومة على اجابة الشركة الى ما طلبت من مد امتيازها فان لها الحق فى رفض ذلك خصوصا وان الرأى العا مغير راض بالمرة » (٧) .

وبدأت الشائعات تنتشر عن أسباب مد الامتياز فقيل : « ان اطالة أجل الشركة مقابل تعويض مالى أفيد لمصر ، فان الدول ربما تطالب الحكومة المصرية لمــا تصبح مالكة للقناة بتخفيض رســوم العبور منها للحد الأدنى بحيث لا يسمح لها بأن تتقاضى الا ما يكفى لمصاريف الصيانة فقط ، وربما طالبتنا الدول بجعل القناة مباحة كالبر سواء بسواء وكلفتنا فوق ذلك بمصــاريف صيانتها » .

وردت « اللواء » على ذلك قائلة : « ما هى الضرورة التى تكرهنا على التكلم فى هذه المسألة قبل حلول أجلهــا بستين عاما ؟ وما على حكومتنا لو رفضت البحث فيها الآن ... ؟ » (٨) .

صحيفة اللواء تنشر نص مشروع الاتفاق بين الحكومة والشركة :

نشرت صحيفة اللواء فى عددها الصادر فى ٢٨ أكتوبر ١٩٠٩ نص مشروع الاتفاق وهو يتضمن :

« أن تعطى الحكومة المصرية مبلغ أربعة ملايين جنيه على أربعة أقساط وتحصل الحكومة على ٢٪ من أرباح الشركة اعتبــارا من عام ١٩٢١ و ٤٪ من عــام ١٩٣١ و ٦٪ من عــام ١٩٤١ و ٨٪ من عــام ١٩٥١ و ١٠٪ من عــام ١٩٦١ ونصف الأرباح من عام ١٩٦٩ حتى عــام ٢٠٠٨ .

(٧) اللــواء فى ٢٤ أكتوبر ١٩٠٩ .
(٨) اللواء ٢٨ أكتوبر ١٩٠٩ .

واشترطت الشركة الا تقل حصتها فى الربح اعتبارا من ١٩٦٩ عن ٥٠ مليون فرنك بحيث اذا فرض ولم يزد الربح عن ذلك المبلغ فيذهب كله للشركة ولا تأخذ مصر شيئا وقبلت الشركة أن يكون لمصر ٣ مندوبين مصريين فى مجلس الادارة اعتبارا من عام ١٩٦٩ وأن يكون للحكومة حق تفتيش الحسابات بمعرفة مندوب عنها .

كما ذكرت الصحيفة أن مذكرة مد الامتياز قد طبعت ووزعت على النظار ثم يقرها بعد ذلك مجلس ادارة الشركة فى اجتماعه يوم ٨ نوفمبر وكذلك الجمعية العمومية للشركة التى تعقد فى ديسمبر(٩) .

وأوردت صحيفة اللواء فى نداء نشر بتوقيع من يدعى « رمسيس » موجها الكلام الى رئيس مجلس الوزراء بطرس غالى باشا :

« ... انهم يقولون فى مجالس الوزراء القدماء انك ما عجلت بقدومك من مصيفك لتنوب عن سمو الأمير ــ أى الخديو ــ فى سفره الا لتتولى أمر هذه المسألة العظيمة « مسألة قناة السويس » فذكرنا هذا القول بما وصفك به جناب اللورد كرومر من انك حلال المشاكل وقلنا مع القائلين هل سيكون وزيرنا الأول فى هذه المشكلة حلالا بريطانيا أم حلالا مصريا » .

ويقول النداء « اننا نعاهدك أن ننسى لك كل ما فات ان انت وفيت مصر حقها فى هذه القناة فاختتم صحفك بمصافحة أمة » (١٠) .

الحكومة تلتزم الصمت :

ورغم كل ما نشرته الصحف لم تحرك الحكومة المصرية ساكنا فالتزمت الصمت التام ، ولم يعقب مسئول فى الحكومة على ما كتبته

---

(٩) اللواء ٢٨ أكتوبر ١٩٠٩ .

(١٠) المرجع السابق .

الصحف ، ولم يبادر أحد بنفى المشروع أو تأييده . حتى ان جريدة « مصر الفتاة » ذكرت أن الأمر مجرد اشاعة لرفع سعر أسهم شركة قناة السويس . كما علقت صحيفة « الجريدة » على هـذا الصمت بقولها :

« كلما زادت الحكومة فى كتمـان المشروع زاد وارتاب الرأى العام فيه وطلب اعلانه » (١١) .

وقابل رئيس تحرير جريدة « البيراميد » الفرنسية رئيس الوزراء وسأله عما تم فى المشروع فأجاب بقوله : « ان المسألة تحت البحث » . وعقبت صحيفة « مصر الفتاة » على ذلك قائلة : « لا نريد أن نبحث فى جواب الوزير ولكننا نرجو أن تكون نتيجة هـذا البحث حفظ حقوق المصريين » (١٢) .

الصحافة المصرية وراء طلب عقد اجتماع الجمعية العمومية :

وواصلت الصحف حملتها على المشروع فها هى جريدة « مصر الفتاة » تهاجم المشروع فتقول :

« ان الانجليز يخشون على مركزهم فى مصر ولذلك كانت مسألة مد الامتياز احتياطا لأنفسهم » وناشدت أعيان البلاد أن يقفوا سويا ، سواء كانوا من أعضاء الجمعية العمومية أو مجلس الشـورى ويذهبوا الى الخديو بالاسـكندرية ، طالبين منه أن يصـدر أمره السـامى بانعقاد الجمعية العمومية حتى تبحث هذا المشروع ، فان وجدوا فيه خيرا وقعوا عليه والا فيجب أن يرفض رفضا مطلقا » (١٣) .

---

(١١) الجريدة ٢٨ أكتوبر ١٩٠٩ .
(١٢) مصر الفتاة ٢٧ أكتوبر ١٩٠٩ .
(١٣) مصر الفتاة ٢٨ نوفمبر ١٩٠٩ .

وتصدرت صحيفة « اللواء » الصحف المصرية فى نشر ما يصلها من أنباء عن مشروع مد الامتياز فى صحفتها الأولى ، فسبقت بذلك جميع الصحف • كما نشرت اللواء سلسلة مقالات لأمين الرافعى عن تاريخ القناة وما لحق بمصر من خسارة فى الأموال ، وعمدت الى توجيه النداءات فى مقالاتها الى رئيس مجلس الوزراء والوزراء تطلب منهم ضرورة عقد الجمعية العمومية لعرض المشروع عليها لاستفتاء الأمة فيه ، وقالت للوزراء : « اننا لا نزال نحمل بين جنبينا روح الأمل فيكم بالرغم مما يشيعه أعداؤكم عنكم فى كل حفلة وناد •• اعملوا لأبنائكم وأخوانكم • وادعو الجمعية العمومية لتناقش المسألة مناقشة يؤيدها الحق والقانون » (١٤) •

ونشرت اللواء نبأ اجتماعات « مائة طالب حقوقى » المطالبة بعرض المشروع على الجمعية العمومية ، كما طالبت الصحيفة القراء بارسال برقيات للخديو بهذا الخصوص ، كما رحبت بقرار الحزب الوطنى الذى طلب فيه من الخديو الا تحرم الأمة من أخذ رأيها فى المفاوضات (١٥) •

« المؤيد » تطلب تصديق الباب العالى على المشروع :

هاجمت « المؤيد » المشروع وطالبت الخديو بضرورة الحصول على تصديق الباب العالى على المشروع • وذكرت الصحيفة « ان التاريخ قد حفظ للمرحوم محمد سعيد باشا أنه جمع بين الشرق والغرب وغير خريطة العالم بانشاء هذه القناة ، وتود ان يحفظ التاريخ لمولانا الخديو الحالى أن يجمع بين مصر وقنالها فى عام ١٩٦٩ » (١٦)•

---

(١٤) اللواء ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ •
(١٥) المرجع السابق •
(١٦) المؤيد ٣٠ أكتوبر ١٩٠٩ •

استجابة أعضاء الجمعية العمومية والحكومة لنداء الصحف :

واستجاب أعضاء الجمعية العمومية لنداء الصحف فاجتمع عدد كبير منهم فى دار على شعراوى باشا وكان من بينهم أحمد لطفى السيد بك وقرروا ارسال التماس للخديو ولكل من النظار بطلب عقد الجمعية العمومية بصفة استثنائية لعرض شروط الشركة ومناقشة المشروع من كل وجوهه • وأرسل الأعضاء مذكرة الى المعتمد البريطانى الدون جورست هذا نصها :

« نسأل جنابكم بأن تشيروا على الحكومة الخديوية بأن تعلن المخابرات التى بينها وبين شركة قناة السويس بشأن امتداد أجلها ، باستشارة الجمعية العمومية فى المشروع الخطير الذى تترتب عليه الفوائد الجمة ان روعيت مصلحة البلاد وعظم الضرر ان اهمل شأنها أو أمرها » (١٧) •

ولم تستطع الحكومة بعد ذلك الاستمرار فى تجاهل الحملة فبعثت الى الصحف فى ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ بالمذكرة التى قدمها بول هارفى ــ المستشار الانجليزى لوزارة المالية ــ الى مجلس الوزراء بطلب الموافقة على المشروع ، وقد جاء فى هذه المذكرة ، مغالطات بعيدة عن الحقيقية التى استعرضناها ومن واقع الوثائق البريطانية فى الصفحات السابقة • وعلى أية حال أهم النقاط التى وردت بهذه المذكرة :

١ ــ كانت وجهتنا المحافظة على مصالح مصر أثناء المفاوضات الطويلة التى دارت بشأن مد الامتياز •

٢ ــ العملية المشروعة لا تبرر فى نظر الأجيال القادمة الا اذا

---

(١٧) الجريدة فى ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ .

كانت المبالغ المتحصلة منها تستعمل فى مشــاريع تعود على البــلاد بالنفــع .

٣ ــ الأرباح التى تعود على مصر يجب الا تنفق فى حاجات الميزانية العادية وانما يجب أن تصرف على أعمال تقدم البــلاد كالرى والسكك الحديدية وغير ذلك .

٤ ــ من العدل والمفيد اقتصاديا ألا تكون أرباح القناة المقبلة للجيل المقبل وحده بل يجب أن يشترك معه جيل مصر الحاضر .

٥ ــ لا تستطيع مصر أن تعارض ، متى عادت اليها القناة ، فى نقص تعريفة المرور فى القناة نقصا كبيرا بل من المحتمل أن ترمى طلبات الدول الى جعل المرور فى القناة حرا ومجانا .

٦ ــ لا يصدق على الاتفاق ولا تسرى أحكامه الا بعد أن تصدق عليه الجمعية العمومية لمساهمى الشركة .

٧ ــ قلل بول هارف من أهمية قناة السويس ، وذلك بما يتوقع ظهوره من اكتشافات واختراع طرق حديثة للمواصلات (١٨) .

ولم تستطع الحكومة تجاهل الحملات الصحفية ، فاجتمع مجلس الوزراء فى أول نوفمبر سنة ١٩٠٩ برئاسة الخديو عباس حلمى الثانى الذى قدم موعد حضــوره من الأناضول وصدر الأمر العــالى عقب الاجتماع بدعوة الجمعية العمومية للانعقاد وبذلك انتصرت الصحف المصرية فى الجولة الأولى من صراعها لمنع مد الامتياز .

ونشرت صحيفة المؤيد أن الخديو قال للنظار أن واجب الجمعية أن تنظر للمشروع نظر العاقل الذى يغلب المصلحــة الحقيقيــة على

(١٨) اللــواء والجريدة ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ .

الشعور ، وأن تبرهن بدقة من جديد على كفاءة الأمة للحكم بدقة وبصيرة على المشروعات الخطيرة [١٩] .

وعلقت « اللواء » على الأمر العالى فقالت : « هى أول مرة فى تاريخ مصر اذعنت فيها الحكومة لصوت الأمة » [٢٠] .

ورحبت « الجريدة » بالقرار فقالت : « ان الرأى العام المصرى أخذ يظهر بمظهر أقوى كثيرا مما يتصوره الأوربيون الذين يشتغلون بالسياسة فى هذا البلد .

وأى دليل على هذا التقدم من الحركة الفكرية التى شملت القطر كله من أجل مسألة القناة » [٢١] .

تأجيل اجتماع الجمعية العمومية :

ثم سكتت الوزارة عن تحديد يوم لانعقاد الجمعية ، حتى ظن أنها قد عدلت عن المشروع ولكنها انتهت الى عرضه بعد أن أدخلت عليه تعديلا يسيرا ، وصدر الأمر الخديوى فى ٢٧ يناير ١٩١٠ بتحديد الأربعاء ٩ فبراير لانعقاد الجمعية [٢٢] .

هذا وقد تردد أن تأجيل اجتماع الجمعية العمومية كان انتظارا لاجتماع الجمعية العمومية لمساهمى شركة قناة السويس ، وقيل ان الانجليز هم الذين أوعزوا بهذا التأجيل بعد أن عرفوا بأن الجمعية العمومية المصرية سترفض المشروع ، ولجأت الشركة الى سلاح آخر هو محاولة الخداع فقد اذاعت وكالة « هافاس » الفرنسية فى ٨ نوفمبر ١٩٠٩ برقية جاء فيها :

---

(١٩) المؤيد ٢ نوفمبر ١٩٠٩ .
(٢٠) اللواء ٣ نوفمبر ١٩٠٩ .
(٢١) الجريدة ٣ نوفمبر ١٩٠٩ .
(٢٢) الرافعى ، محمد فريد ص ١٦٥ .

« ان مجلس ادارة شركة قناة السويس قرر رفض ما عرضته الحكومة المصرية وان المسألة ستؤجل الى أجل غير مسمى » .
واذاعت وكالة « رويتر » الانجليزية برقية أيدت فيها ما قالته وكالة « هافاس » ، وعلق أحمد لطفى السيد على ذلك بقوله : « ان عمل الشركة هو دلال تجارى » (٢٣) .

الصحافة المؤيدة للمشروع :

صحيفة المقطم :

انفردت هذه الصحيفة ـ لسان حال سلطات الاحتلال ـ بالدفاع عن المشروع ولم تتعرض لمشكلة مد الامتياز الا فى ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ فكتبت تقول :

« بدا المشروع كلما مر يوم وقرأنا أقوال المعترضين على تمديد امتياز ترعة السويس زدنا اقتناعا فى ضعف اعتراضاتهم بأنه ليس ثمة ما يقتضى رفضه ، بل ان مصلحة مصر تقتضى بقبوله بوجه الاجمال ان لم يكن بوجه التفصيل » (٢٤) .

وفى مقال للدكتور شبلى شميل عنوانه « العالم بعد ٦٠ سنة » كتب يقول فى هذه الصحيفة :

« ان الشركة بقبولها هذا الاتفاق خاسرة لا محالة مهما أبدع الماليون والاقتصاديون والسياسيون فى الحساب . ان قناة السويس للعالم أجمع من المنافع العمومية التى لا يغرها المستقبل القريب ، انها من حقوق مصر أكثر مما هى من حقوق الصين أو أمريكا ... وعلى الجمعية ان أحسنت رأيها النظر اليوم لا فى قبول

---

(٢٣) الجريدة ٩ نوفمبر ١٩٠٩ .
(٢٤) المقطم ٤ نوفمبر ١٩٠٩ .

ذلك المبلغ أو رفضه ، بل فى كيفية صرفه من منافع مصر ، فذكر لعلها تنفع الذكرى » (٢٥) .

ولجأت المقطم الى حيلة أخرى فقالت : « كل منا يدعى ان مشروع مد الامتياز سياسة انجليزية لقضاء مصلحة انجليزية لا يستطيع أن يقيم على هذه الدعوى دليلا ، وبفرض ذلك فماذا يهمنا مادام فصل الخطاب بيدنا لا بيدها وقبول المشروع أو رفضه متوقفا علينا » (٢٦) .

كما ذكرت فى عدد آخر « ان الحكومة الانجليزية غير مهتمة بهذا الأمر لأنها اذا ارادت السيطرة على الترعة (٢٧) لأجل مصالحها الخصوصية فسيطرتها عليها وهى فى يد مصر ليست أصعب من سيطرتها عليها وهى فى يد شركة عمومية » (٢٨) .

وتكتب المقطم تحت عناوين ضخمة « ماذا نفعل بالمال » بعد الاتفاق على القنال ، وتهدف المقطم بذلك صرف الاذهان عن الاهتمام بحقيقة المشكلة وجوهرها ، فتقول :

« المسألة الكبرى التى هى أولى المسائل بالاهتمام وأشدها تأثيرا فى الخاص والعام ليست مسألة امتياز القناة ولا مسألة حسابات السودان بل مسألة الآفات التى حلت بمحصول القطن فى هذا العام فخيبت آمال أهل القطر وأطالت مدة الشدة والعسر » (٢٩) .

ثم تكتب المقطم سلسلة مقالات بعد ذلك بعنوان « مد أجل قناة

---

(٢٥) المرجع السابق .
(٢٦) المقطم ١٠ فبراير ١٩١٠ .
(٢٧) تقصد الجريدة (قناة السويس) وتطلق معظم صحافة ذلك الوقت لفظة ترعة على القناة .
(٢٨) المقطم ٦ نوفمبر ١٩٠٩ .
(٢٩) المقطم ٩ نوفمبر ١٩٠٩ .

السويس ودودة القطن وأيهما أضر بمصر » (٣٠) . وتحاول اثارة اهتمام الناس بكل شيء الا مسألة قنـاة السويس فتتكلم عن تلاعب طائفة الجزاين وظلمهم ومشكلة كريت والحريق الذى شب فى أحد قصور استانبول (٣١) .

وفى مقالة للمقطم فى ٤ فبراير ١٩١٠ قالت ان كل الموضـوع ينحصر فيما اذا كان مشروع الاتفاق موافقا لمصلحة القطر أم غير موافق « كل خال من الغرض يعلم أن هـذا المشروع مالى بحت ولا دخل للسياسة فيه فانه مهما قلبنا كل مادة من مواده وحللنا كل فقرة من فقراته لم نجد فيه محلا للسياسة . وزعمت الصحيفة أن اطالة الامتيـاز لا تقصر الاحتـلال ولا تطيـله و لاتعطى انجلترا ولا دولة من الدول حقـا ليس لها الآن لا فى مصر ولا فى القنـاة ولا تؤثر فى علاقات مصر والدول العلية وسائر الدول لا الآن ولا فى المستقبل . وأضافت انه بالرجوع الى المعترضين على قبول الشروط لوجدنا أن أقوى اعتراض لهم على قبولها هو أن نصيب الشركة من الربح يكون أكبر من نصيب مصر وهـذا صحيح ولكن هـل يعقل يا قوم ان الأمر يكون بخلاف ذلك » .

« فاذا حسبنا الأموال التى تأخذها الحكومة من الشركة بحسب مشروع الاتفاق وحسبنا أن الحكومة تثمرها فى أعمال ريعها الصـافى ٤٪ سنويا لم تنته الستون سنة الباقية من امتياز شركة القناة حتى تصير تلك الأموال مع فوائدها ٢٠ مليون جنيه » (٣٢) .

ثم تساءلت الصحيفة ، هل تحل الذمة الطاهرة لعضو من أعضاء الجمعية أن تحرم مصر الآن من أموال تبلغ هى وفوائدها ٩٠ مليون

---

(٣٠) المقطم ٢٥ نوفمبر ١٩٠٩ .
(٣١) المقطم ٢٥ يناير ١٩١٠ .
(٣٢) المقطم ٤ فبراير ١٩١٠ — د. برج ، دراسة الحركة الوطنية ص ٥٠ .

جنيه على القليل بحجة أن القنال يمكن أن يربح مصر هـذا المـال أو أكثر منه فى مدة ٤٠ سنة تبتدىء بعد ٥٩ سنة وقالت فى النهايـة تتساءل كيف يكون حال القناة بعد ستين سنة ؟

ومن يضمن لنا أولا أن القناة يبقى جزءا من مصر ؟ وثانيا أن الأمم الأخرى ترضى ان تبقى رسم المرور كما هو الآن أو أكبر مما هو عليـه . وثالثا ان مصر تأخذ هـذا الرسم كله وحدها وتتصرف فيه بحسب مشتهاها . ورابعا احتياج العالم الى هـذه الترعة يبقى كما هو الآن ولا يستغنى عنه بطرق آخرى كثيرة (٣٣) .

صحيفـة الوطـن :

من الصحف التى أيدت مشروع مد الامتياز وسخرت من اللواء ومن قولها ان القناة لو استخلصت للأمة سيكون صافى أرباحهـا فى الأربعين سنة التى تريد سلبها الشركة آلاف الجنيهات وسخرت من هذه الأرقام وقالت انه يلوح لها أن هـذه المسألة أصبحت ذريعـة لاشتغال الرأى بأمور كثيرة لا تتعلق بالمشروع واتخاذها سـندا فهذا نكاية فى فلان يرفض وتمنى استقالة الوزارة ليحل محل أحدهم وهذا يظهر بوجهين (٣٤) .

صحيفـة مصـر :

أيدت المشروع وأخذت تعدد الفوائد التى ستعود على مصر من قبوله وتأسفت لأن البعض مايزال يرفض المشروع ويبنى رأيه على اعتقاد أن مستقبل القناة سيكون عظيما وان ربحـه مضمون لمصر ثم

---

(٣٣) المصدر السابق ، نقلا عن د. برج ص ٥١ المرجع السابق .

(٣٤) جريدة الوطن ١٧ فبراير ١٩١٠ — د. برج ، دراسة الحركة الوطنيـة ص ٤٩ — ٥٠ .

ثم هو يظن أن فى مد أجل الامتياز زيادة للنفوذ فى البـــلاد ولذا يجب رفض المشروع بصرف النظر عن أى ربح • وأشارت بوجوب تحكيم العقل وعدم الانصياع وراء الرأى الذى يقول برفض المشروع الا اذا أثبت بالبحث الدقيق أن مصلحة البلاد تقضى بذلك الرفض •

اذ لا يستبعد أنه اذا رفضت مصر المشروع خسرت المنفعة التى ستعود عليها ، السنتين سنة المقبلة ولم تربح شيئا بعد نهاية الامتياز وان مشروعا كهذا يجب الا يرفض بلا بحث أو جدال بدعوى انه يضيع على مصر خيرا كبيرا فى المستقبل ومضت الصحيفة تقول فى عددها ٤ نوفمبر ١٩٠٩ انما الذى يجب أن يبحث فيه هو المشروع المـــالى نفسه ، وهل يمكن استنباط ما هو أفضـــل منه على أن يكون مقبولا لدى الشركة صاحبة الحق فى الرفض والقبول ، اذ المفهوم من عبارة المستشار المـــالى ان هـــذه الشركة ترى تلك الشروط التى وضعتها الحكومة المصرية ثقيلة على المساهمين فقد لا تقبلها حين تعرض للمناقشة على جمعيتها العمومية فاذا زادت المطالب من جانب الحكومة المصرية كان من المؤكد أن الشركة لا تقبل ما يعرض عليها فتضيع مصر فرصة قد لا تعرض عليها بعد (٣٥) •

---

(٣٥) جريدة مصر ٤ نوفمبر ١٩٠٩ •

الصحف الأجنبية فى مصر تؤيد مد الامتياز :

بلغ عدد الصحف الأجنبية فى القاهرة ١٣ صحيفة يومية أوربية و ١٢ صحيفة عربية [1] . اتفقت معظم الصحف الأجنبية فى مصر على تأييد مشروع مد الامتياز .

الصحافة الانجليزية :

صحيفة الاجيبشيان جازيت :

وهى لسان حال الانجليز ، وهى جريدة شبه رسمية أيدت مشروع مد الامتياز تأييدا مطلقا ، واستعدت السلطات على الصحف الوطنية المناهضة للمشروع ، وطالبت بعدم أخذ رأى الجمعية العمومية فى أول الأمر ، ثم لجأت الى سلاح التهديد والوعيد بعد احالة المشروع للجمعية العمومية . وطلبت من الأعضاء الموافقة على المشروع حتى تلجأ الحكومة الى استشارتهم فى جميع الأمور .

وكتبت تقول : « ... ان مصر وحدها ليست كفؤا لتحمل التبعات الثقيلة التى تنشأ عن امتلاك القناة . والأمل قليل بامتلاك هذا

(١) بلغ تعداد مصر فى ذلك الوقت ١٢ مليون نسمة (١٩١٠) من بينهم عشرة آلاف قارىء مثقف وقلة قليلة منهم تهتم بالصحافة الأوربية . راجع :
Alexander. J, The truth about Egypt. op. cit., P. 293.

القطر للقناة حتى بعد عام ٢٠٠٨ ، فقد تضطر انجلترا أن تبقى بمصر تحت مراقبتها احتفاظا بمصالحها » (٢) .

وقد فسرت الاجيبشيان جازيت ، فى عددها الصادر فى ٢٧ أكتوبر ١٩٠٩ ، مسألة مد الامتياز بأنه يرجع الى الخوف من ان مصر اذا آلت اليها قناة السويس بعد ستين عاما قد تعمل ما عملته كولومبيا فى مسألة قناة باناما فترفض تجديد الامتياز ، أو تشترط لتجديده شروطا ثقيلة (٣) .

وعندما رفضت الجمعية العمومية مشروع مد الامتياز علقت « الاجيبشيان جازيت » على ذلك بقولها : « ان هذا يعتبر دليلا على عدم كفاءة الأمة المصرية لأن تحكم نفسها بنفسها (٤) .

الصحافة الفرنسية :

دافعت الصحافة الفرنسية عن مشروع مد الامتياز ، وبخاصة الصحف المالية وأكدت للمساهمين بأن أرباحهم لن ينقص منها شيئا حتى بعد مناصفة الحكومة المصرية للشركة فى أرباحها (٥) .

وتذكر هنا مواقف بعض هذه الصحف الفرنسية :

(أ) صحيفة البروجريه :

ولم تجد صحيفة البروجريه ما ترد به على مقالات الصحف الوطنية سوى قولها أنه لا يوجد رأى عام فى مصر ، فان مصر الحقيقية — فى نظرها — تتكون من ملايين الفلاحين ، وهؤلاء بعيدون عن الضجة التى

---

(٢) الجريدة فى أول نوفمبر ١٩٠٩ (نقلا عن الاجيبشيان جازيت) .
(٣) روتشتين ، تيودور ، المسألة المصرية (نقلا عن الاجيشيان جازيت فى ٢٧ أكتوبر ١٩٠٩) . ص ص ٣٥٦ — ٣٥٧ .
(٤) الحفناوى ، مشكلة قناة السويس جـ ٤ ص ٥٨٢ .
(٥) جريدة المؤيد ٢٤ فبراير ١٩١٠ .
(٦) تصدر باللغة الفرنسية .

يحدثها مئات المتشغلين بالسياسة فى القاهرة والاسكندرية » وقالت : « ان من أسباب المعارضة فى المشروع سوء النية لقسم كبير من الجرائد الوطنية » (7) .

كما كتبت تقول فى ١٠ يناير ١٩١٠ : « لابد من تصديق الحكومة المصرية أولا على المشروع » (8) .

كما علقت البروجريه على قرار الجمعية العمومية برفضها المشروع بقولها :

« الجمعية انتحرت لأنها أبت على الوزارة الدفاع » (9) .

(ب) صحيفة البورص اجيبشين :

وتحدثت هذه الصحيفة فى مقال لها قائلة : « ان الاحتلال سيتخذ من رفض الجمعية ذريعة من الذرائع لرد المتعجلين بطلب الدستور خائبين حيث تقول لهم انتم لستم أهلا للمجلس النيابى لانكم فى المسألة الوحيدة التى اتيحت لكم فيها الفرصة لاظهار مواهبكم البرلمانية قد عجزتم عن تمييز ماهية المصالح الحقيقية لمصر . كما وأن الجمعية أخطأت وجاء قرارها ناقصا .. وشبهت الجمعية بالطفل الغاضب من الأكل لايكون حظه سوى الحرمان منه فى النهاية » (10) .

(ج) الجورنال دى كير :

أوردت مقالا بعنوان « مسلك الجمعية يحزن محبى مصر » (11).

---

(٧) اللواء فى ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ (نقلا عن الصحيفة المذكورة) .
(٨) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٣ ص ٧١٥ .
(٩) اللواء ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ (نقلا عن البورص) .
(١٠) اللواء ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ (نقلا عن البورص اجيبشن) .
(١١) الجورنال دى كير ، ١٨ أبريل ١٩١٠ .

(د) صحيفة البيراميد Les Pyramides (١٢) :

قامت صحيفة البراميد بشرح موضــوع مد الامتياز وافسحت صدرها لبيان أسانيد مؤيديه ومعارضيه • ودرست كل تفاصيله فى أعداد متتالية نشرت فى شهرى أكتوبر ونوفمبر ١٩٠٩ ، وفى ينـاير وابريل سنة ١٩١٠ ، ثم أتاحت للأقلام أن تتبارى فى شرح القضـية ودراستها ، ونقلت عن الصحافة الوطنية الى الأجانب رأى الوطنيين ، ونقلت عن الصحافة الأجنبية الى الوطنيين رأى الأجانب ، ولم يفت (البيراميد) أن تشيد بموقف الحـكومة من الجمعيـة التشريعيـة (المقصود الجمعية العمومية وليس التشريعيـة) حين قررت وزارة محمد سعيد أن رأى الجمعية سيكون قاطعا فى القضية ، وقد هللت لذلك ، واعتبرت قرار الحـكومة خطوة سليمة نحو الديموقراطيـة الصحيحة ، وهنأتها عليها مرحبة بالتطور الملحوظ من الحـكام نحو المحكومين (١٣) •

---

(١٢) صحيفة مصرية فرنسية صدى للاهرام تنقل الرأى العـام الاوربى آمـال مصر وآلامها وصورا صادقة عن نهضتها وجهادها فى سبيل حريتها واستقلالها •

ابراهيم عبده ، تاريخ مصر فى خمس وسـبعين سـنة دار المعـارف ١٩٥١ • ص ٤١٦ •

(١٣) صحيفة البيراميد ٢٦ أكتوبر ١٩٠٩ ، ٦ نوفمبر ١٩٠٩ ، ٧ نوفمبر ١٩٠٩ ، ١٥ ابريل ١٦٠٩ •

ابراهيم عبده ، مرجع سبق ذكره ص ٤٢٣ •

تحليل مواقف الصحف المصرية من مشروع مد الامتياز

صحيفة اللواء :

جاءت صحيفة اللواء فى مقدمة الصحافة المصرية فى العقد الأول من القرن العشرين تحمل مشعل الدفاع عن مصر ضد مؤامرة مد امتياز شركة قناة السويس ، فقد حملت على المشروع واشتدت فى نقده حتى أصبحت خلال الفترة من أكتوبر ١٩٠٩ وحتى ٧ ابريل ١٩١٠ مجرد نشرة عن أخبار المشروع وتاريخ قناة السويس وخسارة مصر بسببها ومدى الخسارة التى ستعود على البلاد فى المستقبل اذا ما تم مد امتياز الشركة واشترك فى هذه الحملة جمهرة من كتاب صحيفة اللواء ، أمثال محمد فريد وعبد العزيز جاويش . وأمين الرافعى وعلى فهمى كامل (شقيق الزعيم مصطفى كامل) وعبد السلام وهبى (بك) ومحمد طلعب حرب (بك) ومحمد لطفى جمعة وصابر صبرى .

وقد قادت اللواء الحملة الصحفية دون غيرها من الصحف فقامت بحشد القراء وتعبئتهم روحيا وذهنيا ضد المشروع فقامت بنشر جميع الآراء التى وصلتها من مصر أو من الخارج سواء من المصريين أم من الأجانب .

كما اهتمت اللواء بنشر كل ما تكتبه الصحف غير العربية مع المشروع أو ضده وهاجمت بعنف صحيفتى الاجيبشان جازيت والتيمس البريطانيتين ، اللتين أيدتا المشروع ، وردت على الحجة بالحجة واتهمت من هــذا كله أنه من غير المتوقع أن تؤيد مثل هذه الصحف الاتجــاه الوطنى أو ترعى مصلحة مصر •

وساهمت « اللواء » فى دعــوة قرائهــا الى الكتابة لأعضــاء الجمعية العمومية للمطالبة باجتماعها للنظر فى المشروع ثم طالبت قراءها بأن يبرقوا الى الأعضــاء عند نظر المشروع للوقــوف مع مصر فى الاجتماعات •

ولم تتردد اللواء فى مهاجمة الخديو وخاله الأمير حسين كامل أو بطرس غالى باشا • رئيس الوزارة وخلفه محمد سعيد (باشا) عندما وجدت أنهم يلجأون الى الوعد والوعيد لاقنــاع الجمعيــة بالموافقة على المشروع •

المؤيد والدستور ومصر الفتاة :

أجمعت هذه الصحف على معارضة المشروع وان كانت تنشر بعض الرسائل التى تصلها تأييدا لمد الامتياز وتقول ان ذلك عملا بحرية الرأى (١) •

العــــلم :

سارت هذه الصحيفة التى أصدرها محمد فريد ـــ فى ٧ مارس عام ١٩١٠ ـــ على نفس السياســة التى سارت عليها اللواء وقد عطلتها حكومة محمد سعيد باشا فى ٢٠ مارس ١٩١٠ أى بعد أقل من أسبوعين من صــدورها •

---

(١) المؤيد ٨ نوفمبر ١٩٠٩م •

الجريـــدة :

سارت على نهج اللواء فى مهاجمــة المشروع وقام أحمد لطفى السيد (٢) بالتوقيع على العريضـــة التى طالب فيها الأعضاء الخديو بعقد الجمعية لأن دعوة أحمد لطفى السيد كانت تهدف الى تحقيق نظام حكم ديموقراطى فى مصر •

وقد اتجهت الجريدة الى الميل لاعتبار مشروع مد الامتياز له الصبغة المــالية لا السياســية • فقد ذكر أحمــد لطفى السيد فى مقال له :

« ان الظروف التى نحن فيها الآن تجعلنا نجارى فكرة القائلين بأن وجود القناة فى يد شركة دولية فيه نوع من المصلحـــة لمصر ، وعلى ذلك نكرر دائما أن الموضوع الذى نبحث فيه ليس هو هــذا مطلقا بل موضـــوعنا هو ما اذا كان المعروض من الشركة يصح أن يكون مقابلا للفائدة التى سنستفيدها من القنـــاة فى مدة الامتيـــاز الأول ، ونكرر أن الحساب قد هدى الى أن الغبن فى الصفقة فاحش والغبن مانع دائما من امضاء العقد » (٣) •

صحيفة الأهرام :

وقفت الأهرام فى أول الأمر موقف التردد بين تأييد المشروع ورفضه •• وبشرت بأن المشروع سيتم لا محــالة ، أو أنه أوشـــك على أن يتم ، ثم أيدت مد الامتياز وأخذت تناقش كيفية صرف المبالغ التى ستحصل عليها مصر مقابل مد الامتياز •

وبعد ذلك عادت لتعارض المشروع • وكان أول ما نشرته الأهرام عن موضوع مد الامتياز نبأ جاء فيه : « ان المباحثـــة بين الحكومة

---

(٢) وهو أيضا عضو فى الجمعية العمومية •
(٣) الجريدة ١٣ فبراير ١٩١٠ •

المصرية وشركة قناة السويس كادت تفضى الى الاتفاق التام .. ولقد كانت مصر تسر بهذا الاتفاق لو أخذ مليون من هذه الملايين وانفق على انشاء المدارس حتى يستطيع أبناء مصر تلقى العلم . وكم نعجب لأمة تؤخذ أموالها ويتصرف الغير فى شئونها فأنا موقن أن نظـارنا لا يعرفون حتى الساعة شيئا من أمر الاتفاق والمباحثة فيه .. وانا لنأمل من النظـار المصريين أن يطلقوا مناصبهم اذا رأوا أن السياسـة قد عـادت الى طرح أمـلاك مصر بالمزاد دون أن ينتفع المصريون بشىء من الأثمان كما كان فى قديم الزمان بل فى كل وقت وأوان » (٤).

كما كتبت الأهرام : « ولم نر جريدة من جرائد أوربا توخت فى هذا الاتفاق من الوجهة السياسية فكلها بحث دقيق فى الوجوه المـالية فقط ، كأن تلك القنـاة التى امتلكت مصر وهى شطر من ملكهـا لاتهم الآن السياسيين بل المـاليين . وما أصدق ما قال اسماعيل باشـا يوم اختلف مع دى لسبس على القناة :

انما أخشى أن تصبح مصر للقنـاة لا أن تظل القنـاة ملكـا لمصر » (٥) .

ثم تبين الأهرام الخسارة الفادحة التى تصيب مصر اذا وقعت هذا الاتفاق بقولها : « اذا وقفنا مع صحف أوربا عند الحد المـالى دون السياسى فانا نرى الشركة رابحـة والحكومة خاسرة لأنهـا تبيع اليوم بثلاثة ملايين جنيه القناة التى تكون ملك مصر الحـلال بكل معداتها وآلاتها بعد ٥٥ سنة .

---

(٤) الأهرام ١٦ أكتوبر ١٩٠٩ ، وراجع أيضا ، ابراهيم عبده ، تاريخ مصر فى ٧٥ سنة ص ٢٨١ .

(٥) الأهرام ١٨ أكتوبر ١٩٠٩ .

وإذا كانت الحكومات تعد المشاريع للربح والغنى بعد المئات من السنين فان حكومة مصر بمثل هذا البيع تخسر ما يمكن أن يكون ذات يوم مصدر ثروة ومنبع خير لها ولأبنائها » (٦) •

وفى ختام مقالها هاجمت جورست والانجليز بقولها : « •• وقد عرفنا سياسة الدون جورست هو ومستشار المالية على هذا النحو من الأعمال ، أى ببيع ما يمكن بيعه والانتفاع به الآن دون النظر الى مستقبل الأيام • هذا اذا نحن لم نقل انهم يتوخون من هذا البيع خدمة الانجليز بثلاثة ملايين جنيه تنفق على السودان ويمد أجل الامتياز لأبناء التاميز الحاصلين مع حكومتهم على ٦٥٪ من أسهم تلك القناة » (٧) •

وعلى أية حال عندما اشتدت حملة الصحف الأخرى على المشروع اقتدت الأهرام بهم وعارضت المشروع ولكن فى تعقل وكانت هى الصحيفة التى نشرت حديث الأمير حسين كامل الذى أيد فيه المشروع •• وهى التى ردت على محمد فريد بك عندما هاجم الأمير فقد كتبت مقالا بتوقيع « أحد الناس » وفيه يهاجم محمد فريد ويقول « لو أن فى مصر من يقف لقناة السويس فالأمير حسين هو أول من يقف لها وأبوه حافرها ومجريها وهو عليها احرص منك يا فريد » •

وقد حرصت الأهرام بعد ذلك وفى كل مناسبة على أن تذكر أنها وقفت تعارض مد الامتياز •

وقد افرد الكتاب الذى أصدرته فى عام ١٩٥١ عن « جريدة الأهرام » فصلا خاصا تشرح فيه موقف الجريدة جاء فى ختامه :

---

(٦) نفس المصدر •

(٧) الاهرام ١٨ أكتوبر ١٩٠٩ •

« وبعد فهذه هى قصة مد امتياز قناة السويس وهى جديرة بأن تسجل فى تاريخ الأهـرام وتحسب لها لا عليهـا ، كما زعم بعض الزاعمين ، وهى حسنة من حسناتها تضاف الى سجلها فان موقفها من القضية بحثا وتنقيبا ورعايتها للعواطف الشعبية كان أمرا ظاهرا فى جميع الأخبار والمقالات والأحاديث التى أجرتها مع المصريين والأجانب ولم تغفل قط المصلحة الوطنية فى ذلك كله والذين يعودون الى صيغة الرفض التى صـدرت عن الجمعية العمومية يجدون فى روحها وألفاظها الكثير مما تحدثت به الأهرام فى هـذا الموضوع فى افتتاحياتها ، وكان حديثا عميقا مدروسا يمتاز بخلوه من الهجو وبعده عن المهاترات وترفعه عن النظر الى الشخصيات » (٨) .

مواقف الكتاب الأجانب من مشروع مد الامتياز :

أخذ هذا الموضوع اهتمام الكتاب الانجليز وغيرهم فأفردوا له فصولا فى مؤلفاتهم عند دراستهم لهذه الفترة من تاريخ مصر الحديث. أيد معظمهم مشروع مد الامتياز الا أن قلة منهم عارضته نذكر منهم تيودور روتشتين . ونذكر فيما يلى بعض هؤلاء الكتاب :

ارتولد ولسـون Wilson

يذكر ولسون فى مؤلفه المعروف عن قناة السويس ، أن اقتراح مد امتياز شركة قناة السويس كان بلاشك مربحا وله مزايا لمصر ، ولكنه فى نفس الوقت أكثر ربحية ومزاياه للشركة أكثر من العـائد لمصر (٩) .

أما بالنسبة لقرار عرض موضوع مد الامتياز على الجمعيـة

---

(٨) ابراهيم عبده ، جريدة الأهرام . تاريخ مصر فى ٧٥ عاما . دار المعـارف ١٩٥١ ص ٢٨٦ .

(٩) Wilson A., The Suez Canal op. cit., P. 95.

العمومية والتى كلفت رئيس الوزراء بطرس غالى حياته ، فقد أخذ ولسون على جورست ذلك ، وانتقده بقوله : « ان جورست لم يقدر احتمالات الموقف تمام التقدير واعتمد كثيرا على نفوذ الخديو ومجلس النظار الذين يمكن ان يمارسوه فى هـذه المسألة » • وقارن ولسون بين كرومر وجورست قائلا ان الأول نادرا ما كان يقع فى مثل هـذه الهفوة الشرك (١٠) • وأخطأ ارنولد ولسون عندما ذكر أن الدول البحرية الكبرى لم تدرك أو تتحقق من أهميـة وخطورة قضـية مد امتياز شركة قناة السويس عندما اثيرت على الرأى العام عام ١٩٠٩ ، فلم يكن هنـاك تمثيل للبريطانيين عند بداية المشكلة (١١) •

الكسـندر •ج• Alexander. J. :

يرجع الكسندر سبب مد الامتياز الى تصميم بريطانيا على عدم تقوية مركزها باعلان الحماية على مصر ، وفى مواجهتها للمعارضـة المتزايدة ، فكان من الضرورى لبريطانيا لضمان المستقبل واعتبارا لمصالحها الهائلة فى شركة قناة السويس • فعن طريق القناة من جهـة والسودان من جهة أخرى يمكن السيطرة على مصر وادارتها بكفاءة • ونظرا للظروف السائدة (١٩٠٩ ــ ١٩١٠) فليس من الحكمة عندئذ « ارخاء هذه السيطرة » أو حتى مجرد التفكير فى أى امتياز قد يؤدى أو يعمل ضـد الدولة المحتلة ، بالاضافة الى أن مد الامتيـاز سيؤدى الى استمرار السيطرة على القنـاة حتى عام ٢٠٠٨ ، وهو فى نفس الوقت سيدر على مصر ايرادا بعد عام ١٩٢١ سيزداد بنسب متزايدة حتى عام ١٩٦٨ • بالاضافة الى ذلك فقد أكدت بريطانيا انها ليست لديها مصـالح خفيـة يمكن استخدامها فى نصح الحـكومة

---

(١٠) « ... Lord Cromer would scarcely have fallen inito such a trap.» Wilson, op. cit., P. 98

(١١) راجع ص ٨٨ ــ ٩٣ من هـذا البحث ، يوضح اهتمـام الشركات الملاحية وملاك السفن بهذه المشكلة .

المصرية لمد امتياز الشركة لأن التحفظ الخاص بحياد قناة السويس فى اتفاقيــة القسطنطينيــة (١٨٨٨) قــد انتهى بالاتفـــاق الودى عام ١٩٠٤ (١٢) ٠

ويصف الكسندر الصراع حول موضوع مد الامتياز بأنه قد جعل البلاد فى حالة من الارتباك ، ووضعها على حافة الثورة قبل أن يتم البت فى مد الامتياز بشكل نهائى ٠ ويستشهد الكاتب بمراسـل جريدة « الفينانشيال تيمز » الذى يصــور الضغط الرهيب من جانب الصحافة المصرية لاجبارها على نشر نصــوص اقتراح مد الامتياز ، وقد اعتبر الرأى العام هــذا الضغط على الحكومة المصرية ، بمثابة نجاح للحزب الوطنى ٠ ثم تحولت الحملة بعد ذلك على « مشروع مد الامتياز » وارتكبت الحكومة خطــأ قاتلا بالموافقة على الحاف الحزب الوطنى فى الطلب على أن تلتزم الحكومة بالوعد بعدم الموافقة على المشروع قبل عرضــه على الجمعية العمومية ٠ ويرى الكسندر أن هذا الوعد أعطى الجمعية العمومية دورا عضويا فى قانون الدولة ، وأصبح فيما بعد سلطة فى يد (المتطرفين) (١٣) ٠

وأخذت جهودهم فى التأثير على أعضاء الجمعية العمومية للاعتقاد بأن مسألة اتفاقية قناة الســويس انما كانت فقط أساسا لذريعة أخرى وهى كراهية سلطات الاحتلال لأنه سرق حقوق البلاد الشرعية (١٤) ٠

ورأى الكسندر أن عرض مشروع مد الامتياز على الجمعيــة العمومية كان تجربة مؤلمــة لهيبة بريطانيا وذلك فيما يختص بامكانية

---

(١٢) Alexander, op. cit. P. 284.

(١٣) يطلق الكســندر فى كتابــه لفظــة المتطرفين Extremists على الوطنيين أو رجال الحزب الوطنى ٠

(١٤) Alexander, PP. 298 — 9.

منح مصر حكومة ذاتية . وانه يجب الاعتراف بان ذلك الأمر يعتبر احد الاخطاء القاتلة لسياسة انجلترا فى الشرق الأدنى (١٥) .

لورد لويد Lord Iloyd

هاجم لورد لويد فى كتابه ـ مصر منذ كرومر ـ سياسة جورست فى فصل عنوانه :

« نتائج السياسة الجديدة » فكتب يقول : « لقد بدا واضحا الآن أن السياسة التى بدأها جورست قد فشلت تماما فى أهدافها ، فقد أدى موضوع مد الامتياز الى ردود فعل حادة فى كل قطاعات الشعب وأدى الى الاضطراب والفوضى » ورأى لورد لويد أن مشروع مد الامتياز أكثر فائدة لمصر ، وأوصى المستشار المالى بقبول المشروع ، الا أن الوطنيين وصفوا المشروع بصيحات الخيانة . ويؤكد لورد لويد أن الوزراء أخطأوا تقدير نفوذهم على الجمعية العمومية وكذلك جورست أخطأ الحكم بالنسبة لمدى نفوذ الوزراء على الجمعية . ويهاجم لورد لويد موقف جورست بقوله : « انها سقطة عجيبة لواحد أمضى فى الشرق سنين عددا » (١٦) .

الجـود Elgood

وقد دلل الجود ـ فى كتابه : « مصر والجيش » ـ على معارضة المصريين لأى مشروع تتقدم به الحكومة على مسألة مد الامتياز ، فقد قامت الصحف المصرية بمهاجمة المشروع ومهاجمة الوزارة واتهمتهم بأنهم عملاء للانجليز ، ونظرا لهذه الظروف احال جورست الأمر الى

---

(١٥) « ... it must be regarded as one of the fatal mistaked of our Policy in the Near East.» Ibid. P. 329.

(١٦) Lord Iloyd. Egypt Since Cromer., Vol. 1 London. 1933. PP. 96 — 97.

الجمعية العمومية لاعطـاء رأيا نهائيا فى المشروع الذى كان جذابا فى نظر الانجليز .

وهاجم لورد لويد رفض الجمعية والشعب المصرى المشروع ، وأوضح أن التصـويت على رفضـه أكبر دلالة واضحة من جانب المصريين على عدائهم الواضح للاحتلال الانجليزى ، وبعد ذلك بيومين تم مقتل رئيس الوزراء (١٧) .

وبين الجود كيف مر روزفلت بالقاهرة ابان تلك الأحـداث وعند وصوله لندن أوضح انطباعاته لتلك الأحداث للرأى العـام البريطانى بدون تملق ، فقد أوردت التقارير قوله « .. واصلو ...

أو اخرجو » «Get on or get out» ، ونقد كهـذا (فى رأى لورد لويد) كان له تأثيره السيىء على الحزبين ، وقد اساء أيضـا لمشاعر الانجليز الذين يكافحون باخـلاص لمواصلة روح العصر . وقـد شجع هـذا الوطنيين على الاعتقـاد بأن بريطـانيا العظمى تتهاوى » (١٨) .

---

(١٧) Elgood., J.G. Egypt and the Army. P. 30.

(١٨) Ibid. P. 31.

الفصل الخامس

دور الحركة الوطنية فى رفض مشروع مد الامتياز

الحركة الوطنيـة ومد الامتياز

أدى نمو الحركة الوطنية وحادثة دنشواى (١) الى سقوط كرومر وعزله ، وبدأ الانجليز يراجعون سياستهم والعمل مع الخديو عباس الثانى فى ضرب الحركة الوطنية بدلا من تركه يرتمى فى أحضانها .

وبتعيين جورست بدأت سياسة جديدة هى « سياسة التحالف مع الخديوى » بعزل كرومر خصمه العنيد ورسم سياسة تتسم بالتوازن بين الخديو ومصطفى فهمى (رئيس الوزراء) وبعد ذلك ضحى الانجليز بمصطفى فهمى ولكن ليس لحساب الحركة الوطنية ، وخلفه بطرس غالى ، الذى لم يكن الا تابعا للانجليز (٢) . وجاءت مشكلة مد الامتياز فى وقت تصاعدت فيه الحركة الوطنية وازدادت لهيبا فأثارت الرأى العام المصرى وازكت شعلة الحماس الوطنى .

---

(١) جاء بمذكرات محمد على علوبة (ذكريات اجتماعية وسياسية) ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٨٨ تحقيق أحمد نجيب وجمال الدين أمين واشراف وتقديم د. عاصم الدسوقى ص ٧٦ مدى تأثير تنفيذ حكم محكمة دنشواى المخصوصة والأحداث التى سبقت أعمق الأثر فى نفس المصريين وازدياد كراهيتهم للاحتلال الانجليزى .

(٢) عين بطرس غالى باشا رئيسا للوزارة فى ١٢ نوفمبر ١٩٠٨ وكان مصطفى فهمى قد تولى رئاسة الوزارة من قبله فى ١٤ مايو ١٨٩١ .

وراجع ص ١٣٢ ــ ١٣٤ من البحث عن موقف الاحتلال من الحركة الوطنية .

وكان للصحافة المصرية أيضـا دورها فى اثار الحماس الوطنى ضد مشروع مد الامتياز كما رأينا •

ولم تتفق الأمة على رأى واحد مثلما اتفقت على رفض مشروع مد الامتياز واتحدت الآراء والمشاعر حول خطورة المشكلة •

ويمكن القول ان التصـدى لهذه المؤامرة كان مدرسـة لقادة الحركة الوطنية جمعت أفكارهم وحددت هدفهم وكانت بمثابة رد فعل للاستعمار الجاثم على أرض مصر بسبب هـذه القناة منذ أكثر من ربع قرن وكان أملهم انتهاء مدة الامتياز لتعود القناة الى مصر فجاءت عملية المد ضربة للآمال هيجت ما اعتملت عليه النفوس من ضيق نحو سلطات الاحتلال والشركة الفرنسية بل وهددت باشتعال ثورة شبيهة بثورة ١٨٨١ وقد أكد ذلك أحد الكتاب بقوله : « بأنه لو أن هنـاك وقتا بين سنتى ١٨٨١ و ١٩١٩ كان من الممكن أن تنشب فيه ثورة لكان ١٩٠٩ أو أوائل عام ١٩١٠ » (٣) •

فقد أخذ الحزب الوطنى يكتسب أنصارا ويفرض مطالبه بشجاعة متزايدة وتأرجحت السياسـة البريطـانية بين التسـامح والقمـع وأخذ الحزب الوطنى مواقف متطرفة متصاعدة ، فأخذ يهاجم الانجليز والسراى ومؤيديها والحكومة المصرية بوجه عام ووزارة بطرس غالى بوجه خاص •

كذلك شـهدت البـلاد قيام مظـاهرات فى شوارع القـاهرة (١٩٠٩) ، كانت بمثابة الصحوة الوطنية بعد اليأس الذى أصاب الحركة الثورية فى مصر بهزيمة ثورة ١٨٨١ الوطنية •

---

(٣) آرثر جولد شميت (الابن) ــ الحـزب الوطنى ــ ترجمـة فؤاد دوارة الهيئة المصرية العامة للكتاب • ١٩٨٣ ص ١٧٩ • وهـذا الكتاب رسالة دكتوراه فى التاريخ فى ابريل ١٩٦٨ من جامعة هارفارد •

كذلك شهدت مصر أول اغتيال سياسى فى تاريخها الحديث ١٩١٠ وكانت الظروف التى جاء فيها بطرس الى الحكم قد شهدت المد الثورى بدرجة كبيرة فلقد قوى ساعد الحركة الوطنيـة واشتد عقب حادثـة دنشواى واستقالة كرومر (صاحب القبضة الحديدية فى مصر) وتحالف الخديو مع الحركة الوطنية فى بادىء الأمر ثم جاءت بعد ذلك حكومة الوفاق (بطرس — جورست) ومضى الخديو يحارب الحزب الوطنى يعاضده بطرس على حد قول محمد فريد (٤) ٠

وتأتى مؤامرة مد امتياز قناة السويس (١٩٠٨ — ١٩١٠) على قمة المؤثرات التى أججت لهيب الحركة الوطنيـة والحماس القومى حول هدف واحد اجتمع عليه الجميع وهو الرفض ٠

ولم تتفق الأمة على رأى واحد مثلما اتفقت على مشروع مد الامتياز واتفقت الآراء والمشاعر حول خطورة مشـكلة مد امتيـاز القناة التى عانت منها البـلاد واثارت فى النفوس زكريات السخرة والاحتلال الانجليزى لمصر الذى ارتبط باسم قناة السويس ٠

كذلك يصـور لنا الكسـندر هـذه الفترة كيف كان الجو مشحونا بالانفعـالات ، ولم يترك المتطرفون (الوطنيون) (٥) أى فرصة للتأثير على الرأى العام وعلى الجمعيـة العمومية على وجـه الخصوص بأن مشروع مد الامتياز انما كان فقط خدعة جديدة لسرقة ثروات مصر ، وانه يجب رفض هـذا المشروع ومقاومته من منطلق وطنى رغم أى مزايا ماليـة تترتب عليـه (٦) ٠ ونظمت المظـاهرات

---

(٤) محمد فرج ، دراسـة فى الحركة الوطنية ص ١ ٠

(٥) يطلق الكاتب (الكسـندر) لفظة المتطرفين على الوطنيين ٠

(٦) Alexander, op. cit., P. 303.

والاجتماعات الشعبية العامة حتى يعلم أعضاء الجمعية العمومية واجبهم نحو وطنهم (٧) .

وكان للموقف الوطنى ممثلا فى الصحافة والأحزاب دورها الأساسى فى قبول الحكومة عرض المشروع على الجمعية العمومية ومنها حق ابداء الرأى الوطنى .

وقد جعل ذلك جورست يصرح لحكومته فى تقريره لعام ١٩١٠ بأن مجلس الشورى والجمعية العمومية اظهرا (فى عام ١٩٠٩ والنصف الأول من عام ١٩١٠) ميلا متزايدا الى أن يكونا آلة فى يد الحزب الوطنى يستعملها فى تحريضه وتهييجه ضد الاحتلال الانجليزى (٨) .

مد الامتياز والمطالبة بالدستور :

جاء المشروع ومالابسه من الأسرار حجة جديدة مؤيدة لحركة المطالبة بالدستور على أساس انه لو كان فى البلاد دستور لما فكرت الحكومة فى ابرامه دون مصادقة نواب الأمة فقويت بذلك حجج المطالبين بانشاء مجلس نيابى تتمثل فيه سلطة الأمة وينقذ البلاد من عبث الاحتلال الأجنبى والاستبداد الداخلى . وكذلك جاء حجة قوية على أن الحكومة التى كانت قائمة انما تعمل دائما على ارضاء سلطات الاحتلال بغير النظر لمصلحة الأمة المصرية .

ووقف الخديوى وسلطات الاحتلال وجورست ضد مطالب الحزب الوطنى بوجود مجلس نيابى والمطالبة بالدستور . وزاد من قوة الحركة عودة القانون الأساسى العثمانى وتعزيز الدستور فى تركيا فى يوليو ١٩٠٨ . فكان لاعلان النظام الدستورى فيها صدى

---

(٧) Ibid.

(٨) لاشين ، سعد زغلول ص ١٧٧ .

كبير فى مصر حاول الانجليز احباطها فنشر جورست حديثا له بجريدة المقطم (٩) أراد به تشبيط عزائم المطالبين بالدستور (١٠) .

على ان ظاهرة الضغط على المجلسين من جانب الرأى العام فى أوائل سنة ١٩١٠ بخصوص مد الامتياز كانت قد اغرت الأعضاء على طلب المزيد من الحقوق حين تم منحهم حق ابداء الرأى القطعى لمرة واحدة ازاء المشروع ، وهذه المظاهرة ما لبثت أن انحسرت بفعل الجذر الذى اعترى الحركة الجماهيرية والذى نتج عن مقتل بطرس غالى وما أحدثه من فتنة خطيرة بين عنصرى الأمة وما تلاه من ارهاب استعمارى جعل الحركة الجماهيرية تنتهى الى الخمود الى فترة طويلة (١١) .

موقف جراى من الحركة الوطنية :

أثر موقف الحركة الوطنية فى مصر بالنسبة لمد الامتياز على موقف وزير الخارجية ويظهر ذلك بجلاء فى البرقية التى بعث بها ادوارد جراى الى جورست فى ١٥ نوفمبر ١٩٠٩ يذكر له فيها : « يبدو أن الشعور القومى فى مصر بالنسبة لهذه المسألة(١٢) قوى لدرجة كبيرة بحيث لا يسمح للحكومة المصرية بقبول هذه الاتفاقية ويجب أن توضح بجلاء أن هذا هو الدافع لتصرف الحكومة وانه ليست مطلقا بتحريض منا ولم يكن لنا أى تأثير عليهم » (١٣) .

---

(٩) المقطم أكتوبر ١٩٠٨ .

(١٠) عبد الرحمن الرافعى ، محمد فريد . كتاب الهلال العدد ٧٠ يناير ١٩٥٧ ص ص ٩٧ — ٩٨ .

(١١) مصطفى النحاس جبر ، سياسة الاحتلال تجاه الحركة الوطنية ص ٦٣ .

(١٢) يقصد مسألة مد امتياز شركة قناة السويس .

(١٣) يقصد أن هذه الثورة المحربة أو اعتراض الحكومة المصرية ليست بتحريض من انجلترا .

Edward Gres/Gorst, F.O. Telegraphic, Nov. 15, 1909.
F.O. 371/43 oN. 66. P.R.O.

ويبدو أن خشية جراى هنا راجعة الى حساسية المسألة بالنسبة للعلاقات الفرنسية البريطانية التى بدأت تتحسن منذ عام ١٩٠٤ وتؤكد الوثائق البريطانية فى هذه الفترة مدى تمسك وزارة الخارجية البريطانية باستمرار العلاقات الودية بين البلدين .

هذا وقد أدى رفض الجمعية العمومية لمد الامتياز الى ثورة عارمة من النقد فى انجلترا حيث أعلن هناك أن المصريين غير قادرين على حكم أنفسهم ذاتيا (١٤) .

وسوف نلقى الضوء على مواقف بعض زعماء الحركة الوطنية ازاء مشكلة مد الامتياز .

دور محمد فريد فى رفض مد الامتياز (الحزب الوطنى) :

تم انتخاب محمد فريد لرئاسة الحزب الوطنى فى ١٤ فبراير ١٩٠٨ ــ خلفا لمصطفى كامل ــ واستهل فريد رئاسته للحزب بارسال برقية الى ادوارد جراى يعلن فيها انتخابه واصراره على المضى فى طريق سلفه حتى تفى بريطانيا بوعودها بالجلاء عن مصر (١٥) .

وكما رأينا كان محمد فريد هو أول من أمسك بخيط مؤامرة مد امتياز شركة قناة السويس ونشرها على الأمة فى صحيفة اللواء واستمر يدافع عن حق مصر فى قناة السويس وحلل الاضرار المالية والسياسية التى سببتها قناة السويس وكذلك الاخطار الناجمة عن مد امتياز الشركة ولاشك أن موقفه من المشكلة كان مشرفا .

كتب محمد فريد عدة مقالات فى صحيفة اللواء تناولت بالتفصيل موضوع مد الامتياز ونتائجه ، فكتب فى ٢٥ أكتوبر ١٩٠٩ يقول :

---

(١٤) Hallberg, op. cit., P. 400.

(١٥) من محمد فريد الى ادوارد جراى «F.O. 371449» القاهرة ، ١٤ فبراير ١٩٠٨ . آرثر جولد شميت ــ الحزب الوطنى ــ ص ١٥٢ .

« لقد اعتادت الحكومة تجديد امتياز الشركات الأجنبية بدون علم الأمة ، فمدت أجل شركة مياه العاصمة وشركة مياه الاسكندرية .. وأن فائدة هذه الاطالة المادية والسياسية تعود على انجلترا بالفائدة ، اذ تصبح صاحبة القول فى القناة لمدة مائة سنة تبدأ من الآن . وأن الأمة تنتظر من الوزارة الا تتساهل فيها تساهلها فى مشترى سكة حديد الواحات الغربية انقاذا لشركة انجليزية من الافلاس .

كما تنتظر من جميع الجرائد الوطنية الاتحاد فى الدفاع عن مصالح البلاد وايقافها على كل ما يمكنها الوقوف عليه من الحقائق بشأنها ، وكذلك تنتظر من مجلس الشورى الذى سيعقد فى ١٥ نوفمبر المقبل الا يغفل سؤال الحكومة عنها » (١٦) .

واستطاع محمد فريد الحصول على نص مشروع الاتفاق بين الحكومة المصرية وشركة قناة السويس ، وقام بنشره فى جريدة اللواء فى عددها الصادر فى ٢٨ أكتوبر (١٧) .

محمد فريد يفند حجج المستشار المالى :

كتب محمد فريد مقالا ضافيا فى اللواء رد فيه على جميع حجج المستشار المالى البريطانى الخاصة بفائدة مشروع مد الامتياز جاء فيه :

« كلما زادت أموالهم فى بلادنا زاد تدخلهم فى أمورنا وقويت حجة الانجليز على بلادنا لحماية هذه المصالح ولذلك كان من صالح سياستهم الأكثر منها .. ألم تر أن فرنسا أغارت على مقاطعة الشادية بالمغرب الأقصى لحماية الشركة التى نالت امتياز توسيع الدار

---

(١٦) اللواء ٢٥ أكتوبر ١٩٠٩ .

(١٧) اللواء ٢٨ أكتوبر ١٩٠٩ انظر ص ١٠٠ — ١٠١ من هذا البحث .

البيضاء ، وان الروسيا احتلت تبريز وجزءا من بلاد فارس بمثل هـذه الدعاوى الباطلة ، وان اسبانيا تخرب بلاد الريف بشـمال مراكش بدعـوى حمايـة المنـاجم التى نالوا امتيازها من رجـل السـلطة الشرعية » (١٨) .

« اذا كان الجيل الحاضر يجب أن يشترك مع الجيل المقبل فى أرباح القناة ، فهل يرى المستشار المـالى كذلك وجوب اشتراكنا مع الحكومة فى مناقشة مصالح الجيل المقبل وليست حقوقه الا مؤلفـة من أبنائنا » (١٩) .

وأخذ محمد فريد يهاجم الامتيازات الأجنبية فى مصر والتى تسعى الى نهب ثروات مصر فى الوقت الذى يئن كل مصرى من وجود قنـاة السويس فى يد شركة أجنبية دولية بعد أن فتحت بأموال مصر وأبنائها ويتوق الى أن يرى أولاده هـذه القناة ملكا لهم يوما ما ، ويود لو طويت يد القدرة هـذه السنين الباقية يرى حكومته توافق على مد امتيازهـا أربعين سنة جديدة بعد الستين الباقيـة ؟ ! ولم ذلك لأن الحكومة الانجليزية محتاجة لأربعة ملايين من الجنيهـات تريد صرفها على السودان بعد أن نفذت أموالنا الاحتياطية » (٢٠) .

محمد فريد أول من نادى بتأميم قناة السويس :

وفى نفس المقال يذكر محمد فريد :

« لو أن مصر كانت حرة وكانت أعمالها بيد نوابها لفضـلت استرداد الامتياز من الآن مقابل تعويض مالى يدفع للشركة مرة واحدة

---

(١٨) اللواء ١ نوفمبر ١٩٠٩ .

(١٩) المرجع السابق .

(٢٠) الرافعى ، محمد فريد ص ١٦٧ ــ اللواء ٣٠ يناير ١٩١٠ (تحت عنوان مقاله قناة السويس ــ اعتبارات سياسية) .

أو مقابل جزء من الأرباح يحسب على نسبة صافى ايراد خمس السنوات أو عشر السنوات الأخيرة ، ويدفع لها فى مدة السنة الباقيــة من الامتياز ، كما فعلت الدول التى استردت امتياز سككها الحديدية .

ولكن هذا الأمر يستحيل صدوره مثل حكومتنا التى لا تراعى فى ادارة أمورها الا ما يوحى اليها المستشارون الانجليز وهم بلاشــك يسعون جهدهم فى تمليك مرافق البلاد الى الشركات الانجليزية أو التى للانجليز فيها النصيب الأوفر » .

ولقد يرى بعضهم أن الأجدر بالحكومة أن تسعى فى استخلاص القناة من الشركة منذ الآن بأن تستردها منها وتضــمن لها متوســط ما كسبته منها فى مدة العشرين سنة الأخيرة وهو على ما نظن لا يزيد على ٤٥ مليون فرنك سنويا ، وبما أن ايراد الشركة فى ازدياد مضطرد ، فستربح الحكومة ما يزيد على ما تدفعه للشركة ويمكنها حين ذاك تخصيص هذه الزيادة لتخفيف ضرائب الأطيان ، بمراقبــة الجمعيــة العمومية وتتخلص من وجود شركة أجنبية قوية ذات مصالح عظيمــة فى بلادها (٢١) .

« وهذا الرأى جدير باهتمام حضرات الأعضاء الأفاضل فنؤمل أن يبحثوه بحثا دقيقا ويقدموه للحكومة بعد أن يتحققوا من فائدته فيثبتوا بذلك حرصهم على تراث أمتهــا ، وميراث أولادهم وكرامة بلادهم ، واننا لعلى يقين من انهم لا يتأثرون بما تكتبه الجرائد المعادية لنا وفى مقدمتها الايجيبشيان غازت ، من أن رفضهم لمشروع شركة القناة يعتبر دليلا على عدم كفاءة الأمة المصرية لأن تحكم نفسها بنفسها فهنا ما ينتظر من مثل هــذه الجرائد المدافعة عن مبدأ الاستعماريين الانجليز » (٢٢) .

---

(٢١) المرجع السابق ص ١٦٩ ، ص ١٧٠ ورابع اللواء ٣ فبراير ١٩١٠ .
(٢٢) المرجع السابق ص ١٧٠ .

واتهم محمد فريد صحف المؤيد والأهرام بأنهـا تأتمر بأوامر المعيـة (٢٣) .

محمد فريد يدعو الأمة الى التكتل ضد المشروع :

وكان مقال محمد فريد دعـوة لكل القوى الوطنيـة والصحف المصريـة بالمبادرة بالهجوم على مشروع مد الامتيـاز ، ولم يكتف محمد فريد بذلك بل دعـا اللجنة الادارية للحزب فى ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ الى الاجتماع وأصدرت القرار الآتى :

« نظرا لخطورة مسألة قناة السويس اجتمعت اللجنة الادارية للحزب الوطنى مساء ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ وتفاوضت فيما يجب اتخـاذه ازاء هـذه المسألة فقررت دعوة الحكومة فى مشروع مد امتيـاز القناة قبل البت فيه ولذلك أرسلت التلغرافات الآتية الى الجناب العالى ورياسة مجلس الوزراء ورياسة الجمعيـة العمومية والى الخديوى التمست فيه باسم الحزب الوطنى الا تحرم الأمة من أخـذ رأيها فى المفاوضات الخاصة بمشروع المد وأرسلت برقية مماثلة الى الحكومة والى الأمير حسين كامل احتجت على عدم رأى الأمة فى هـذا العمل الخطير (٢٤) .

وكان رفض الاتفاقية فى الجمعية العمومية ـ كما سنرى ـ أعظم نصر حققـه الحزب الوطنى وهو يقدم مثلا نموذجيا لحدود سـلطة البريطانيين فى مصر آنذاك (٢٥) .

وقد بدا ميل أعضاء مجلس الشورى للحزب الوطنى وكان الخديو

---

(٢٣) محمد فريد ـ مذكرات بعد الهجرة ـ المجلد الأول . مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصرة ص ١٧ .

(٢٤) محمد الرافعى ، محمد فريد ص ١٦١ ص ١٦٢ .

(٢٥) آرثر جولد شميت ، الحزب الوطنى ص ٢٠٣ .

عباس قد قام بتعيين عمه الأمير حسين كامل رئيسا للمجلس فى مارس ١٩٠٩ لكبح جماح ميل المجلس للحزب الوطنى (٢٦) •

أحمد لطفى السيد (حزب الأمة) :

شارك أحمد لطفى السيد (٢٧) فى مشكلة مد الامتياز فكتب فى مذكراته موضحا أن مشروع مد امتياز القناة سانده كل من المستشار المالى (بول هارفى) وجورست وبطرس غالى باشا • كذلك يذكر فى مذكراته : « تحدثت الى حسين رشدى وسعد زغلول باشا فأحالانى على رئيس الوزارة بطرس باشا وعلى المستشار المالى الانجليزى فذهبت الى المستشار واعترضت على المضى فى هذا الموضوع وطلبت منه عرضه على الجمعية العمومية وهى أكبر هيئة نيابية وقتئذ فى البلاد ، ولكنى لم أوفق لاجابة طلبى ، فتركته وذهبت الى رئيس الوزارة فى بيته فى النجالة فاستقبلنى بما كنت أعهد فيه من لطف وأدب ، وحادثته فى الأمر وطلبت منه باسم حزب الأمة أن تعرض مسألة مد امتياز قناة السويس على الجمعية العمومية فأجابنى بقوله (يا لطفى أما تنزل من السحاب لتكون معنا على الأرض ؟ !) (٢٨) وأبى أن يقتنع برأيى ، فتركته وسرت فى حملتى على هذا الموضوع • وبعد ذلك أظن أن شركة القناة اشترطت أخذ رأى الجمعية العمومية لما رأت من هياج الرأى العام ضد هذا المشروع •• فاستدعانى بالتليفون لاحضر عنده فى وزارة الخارجية ليلقى الى حديثا صحفيا فى مسألة القناة • وعلى ظنى : انه هو الحديث الوحيد الذى أخذته من وزير أو رئيس وزارة طوال مدة اشتغالى بالصحافة • ولما دخلت على بطرس باشا ، وجدت عنده فتحى زغلول باشا ــ وكيل وزارة

---

(٢٦) جولد شمبت ص ١٩٩ •

(٢٧) كان أحمد لطفى السيد رئيس تحرير الجريدة الناطقة بلسان حزب الامة •

(٢٨) أحمد لطفى السيد ، قصة حياتى • سلسلة الهلال العدد ١٣١ فبراير ١٩٦٢ ص ٨٨ • وراجع أيضا الجريدة أول نوفمبر ١٩٠٩ •

الحقانية ــ فبادرنى بطرس باشا قائلا : ها انذا أجيب طلبكم واحيل الأمر على الجمعية العمومية تقضى فيه بما تشاء ، وكانت الجريدة هى أول من نشر هذا الخبر » (٢٩) .

وكان أحمد لطفى السيد قد طلب عرض موضوع مد الامتياز على الجمعية العمومية ، فكتب فى الجريدة يقول :

« خير للحكومة أن تقول بأنها دستورية أو ميالة للدستور الا تغفل استشارة الأمة فى هذه المسألة الخطيرة .. ان انجلترا اشترت أسهم القناة دون استشارة الأمة فى هذه المسألة الخطيرة ان انجلترا اشترت أسهم القناة دون استشارة البرلمان ، ولو اشترى وزراؤنا بالغبن فى السر لصبرنا ، ولكن المصيبة أنهم يبيعون » (٣٠) .

وقال أحمد لطفى السيد « ان الحكومة تتنازل عن دخل القناة فى أربعين سنة وقدره ١٦٠ مليون جنيه ــ أى بمعدل أربعة ملايين من الجنيهات سنويا ــ فى يسر ، وطلب أن تتفضل الحكومة على الأمة بتشهر هذا العرض استشارة الأمة » (٣١) .

« ان الظروف التى نحن فيها الآن تجعلنا نجارى فكرة القائلين بأن وجود القناة فى يد شركة دولية فيه نوع من المصلحة لمصر . وعلى ذلك نكرر دائما ان الموضوع الذى نبحث فيه ليس هو هذا مطلقا ، بل موضوعنا ما اذا كان المفروض من الشركة يصح أن يكون مقابلا للفائدة التى سنستفيدها من القناة فى مدة الامتياز الأول ونكرر ان الحساب قد هدى الى أن الغبن فى الصفقة فاحش والغبن مانع دائما من امضاء العقد » (٣٢) .

(٢٩) المرجع السابق .
(٣٠) الجريدة ٢٦ أكتوبر ١٩٠٩ .
(٣١) الجريدة ٢٧ أكتوبر ١٩٠٩ .
(٣٢) الجريدة ١٣ فبراير ١٩١٠ .

وطالبت الجريدة على الدوام بأخذ رأى الجمعية العمومية لأن دعوة أحمد لطفى السيد كانت تستهدف تحقيق نظام حكم ديموقراطى فى مصر • فقد قالت الجريدة : « ان الأحزاب المصرية وجميع محبى التقدم لا يحلسون الا بشىء واحد هو جعل الحكومة المصرية خديوية مقيدة لا مطلقة حرة من كل احتلال أجنبى » (٣٣) •

وعلى أية حال فقد طالبت الأحزاب الوطنية وفى مقدمتها الحزب الوطنى وحزب الأمة بضرورة عرض المشروع على الجمعية العمومية • وكان أحمد لطفى السيد يكتب فى الجريدة مطالبا بذلك كتابات يومية اعتبارا من ٢٦ أكتوبر ١٩٠٩ حتى ١٤ نوفمبر ١٩٠٩ • كما طلب حزب الأمة الى الخديو ورئيس الوزراء والمعتمد البريطانى فى ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ بعدم تمديد أجل الامتياز (٣٤) • كذلك كتب أحمد لطفى السيد فى مقالة له بالجريدة قائلا :

« يتوهم بعضنا اننا نحضر الاذهان لرفض مشروع القناة حبا فى معارضة الحكومة لأنها ليست حكومة الأمة ، وذلك وهم ، فان الحكومة تتغير اليوم وغدا ، ولكن انتفاع الأمة بالقناة دائم ما دامت الأمة » (٣٥) •

دور أحمد شفيق فى مشكلة مد الامتياز :

مضت حكومة الوفاق (بطرس ــ جورست) فى موقفها المعادى للحركة الوطنية ولكنها لم تستطع أن تمضى طويلا عندما عزمت على مد امتياز قناة السويس ، فقد اخطرها الرأى العام لعرض المشروع على الجمعية العمومية التى كانت قراراتها فى الشئون المالية اذ ذاك ملزمة •

---

(٣٣) المرجع السابق •

(٣٤) محمد عبد الرحمن فرج ، دراسات فى الحركة الوطنية ص ٥١ •

(٣٥) الجريدة ٢ فبراير ١٩١٠ •

كانت مسألة حساسة لا يتحكم فيها غير الرأى العام كما يحكى اذ ذاك من كتابات لصحف والاحتجاجات المرسلة الى السراى من من الأعيان والأحزاب والهيئات المحلية وغيرها وكانت المسألة تمس الأجيال القادمة وتتلاقى مع الاتجاه القوى الصاعد آنذاك .

واستطاع ضغط الرأى العام أن ينزل الخديو عند رغبته وأرسل الخديو « أحمد شفيق » الى رئيس النظـار ليفهمـه اتجاهه فوجد شفيق فى ذلك متسعا لأن يحمل الأمانة عن ايمان بها فنقل البرقيـات المرسلة الى السراى ، الى رئيس النظار ، وقد أفهمه ان الخديوى يخشى أن تكون هـذه الحركة ضد رئيس النظار شخصيا وان الخديو بهذا لا يرى مانعا من عرض المشروع على الجمعية العمومية لتخفف مسئولية النظـارة .

وأبلغ شفيق رأى الخديو وزاد عليه قوله « اننا نجتهد الآن يا باشا فى ازالة ما علق بالنفوس من حادثة دنشواى بدلا من آن نضيف اليها أمرا جديدا تقع مسئوليته عليك » (٣٦) .

ثم تقابل أحمد شفيق (فى ٣٠ آكتوبر ١٩٠) مع محمد سعيد فأبدى شفيق له سروره من عمل محمود سليمان رئيس حزب الأمة ومن معه لأنه رأى فى رأيه ما يساعد على الوصول للغاية المطلوبة فأجابه بما فهمه منه أن له يدا (٣٧) . ثم اجتمع شفيق بأباظة وأخبره انه تقابل مع بطرس غالى واقنعه بفكرة عرض المشروع على الجمعيـة العمومية أو مجلس الشورى ثم حدث أباظة عن رأى الخديو ورغبته أخذ رأى الأمة ، ويكتب أحمد شفيق فى مذكراته « توجهت للمتنزه

---

(٣٦) مذكرات أحمد شفيق ص ص ١٨٦ — ١٨٧ — وانظر أيضا : د. عبد العزيز رفاعى ، أحمد شفيق المؤرخ (حياته وآثاره) . الدار المصرية للتأليف والنشر . ١٩٦٤ ص ٨٩ .

(٣٧) أحمد شفيق ، المرجع السابق ص ١٨٧ ، عبد العزيز رفاعى ، المرجع السابق ص ٩٠ .

يوم ٣١ أكتوبر سنة ١٩٠٩ فعرضت على الخديو كل ما سمعت من الأحاديث ، وبينما كنت معه حضر محمد سعيد باشا وأخبرنا أن الرئيس تقابل مع جورست واقنعه بضرورة استشارة الجمعية العمومية فقبل وبالفعل حضر جورست فى صباح اليوم التالى وقابل سموه فى سراى رأس التين وتحادثا طويلا فى الموضوع واتفقنا على عرض المشروع على الجمعية على شرط أن يدافع سعد زغلول عنه ويكون رأى الجمعية قاطعا . وقال جورست انه اذا لم توافق الجمعية فسيكتب لحكومته لتصرف نظرها عن المشروع . وقد اطمأنت الأفكار وهدأت النفوس عندما أذيع قرار الحكومة بصفة رسمية » (٣٨) .

الشيخ على يوسف (حزب الاصلاح على المبادىء الدستورية) :

كذلك أبرق حزب الاصلاح فى ٣٠ أكتوبر ١٩٠٩ يطالب الخديو بأن يحول دون تجديد أجل الامتياز (٣٩) .

محمد طلعت حرب :

كذلك شارك محمد طلعب حرب فى مشكلة مد الامتياز فها هو ينشر سلسلة من المقالات شرح فيها بالأرقام حساب الخسائر التى ستعود على مصر اذا وافقت على مد الامتياز .

كما أصدر كتابا عن قناة السويس بهذه المناسبة أوضح فيه أن المشروع من كل وجهة قلبناه عليها مشروع ضار لا تصلح الموافقة عليه (٤٠) .

---

(٣٨) مذكرات احمد شفيق ص ١٨٦ — ص ١٨٧ ، عبد العزيز رفاعى ، المؤرخ ص ، محمد برج ، دراسات فى الحركة الوطنية ص ٥٦ .

(٣٩) محمد برج ، دراسات فى الحركة الوطنية ص ٥١ . حظى حزب الاصلاح بتشجيع من الخديو وحاشيته وقد خاض هذا الحزب صراعا مع حزب الأمة والحزب الوطنى وكان رئيسه الشيخ على يوسف . ونشرت جماعة هذا الحزب برنامجا لا يكاد يختلف عن برنامج الوطنيين الا فى تأكيده لسلطة الخديو وسرعان ما انهار حزب الاصلاح ولم يعد دستوريا ولا مشغولا بالاصلاح اكثر من الخديو نفسه . راجع : Alexander, op. cit. P. 128

(٤٠) الجريدة ٣ فبراير ١٩١٠ .

فريد وجدى :

كذلك كتب فريد وجدى فى جريدة الدستور قائلا : « انه كان ينبغى على الأمير كعضو محكمة أن يمتنع عن ابداء الرأى » (٤١) .

أمين الرافعى ومجموعة من الوطنيين :

ساهم أمين الرافعي بسلسلة من المقالات فى صحيفة اللواء ، عن قناة السويس ومشروع مد الامتياز وكذلك القى على فهمى كامل خطبة مطولة فى مضار المشروع وانهالت الرسائل والبرقيات على الصحف باستنكاره والاحتجاج عليه ، وتعددت الاجتماعات فى القاهرة والأقاليم لبحثه وابداء الرأى فيه ، وانتهت كلها بوجوب رفضه ، فمن ذلك اجتماع بحديقة الأزبكية خطب فيها الأستاذ محمد زكى على واجتماع فى طنطا خطب فيه محمود الشوربجى واجتماع آخر فى المنيا خطب فيه عبد السلام ذهنى (٤٢) .

الشاعر حافظ ابراهيم يشارك فى الحملة :

شارك الشعراء فى الحملة ضد مشروع مد الامتياز وها هو شاعر النيل حافظ ابراهيم يؤلف قصيدة نشرتها صحيفتا اللواء والجريدة تحت عنوان « الأمناء آمالنا » يوجهها الى « البرنس حسين كامل » رئيس الجمعية العمومية جاء فيها :

حمونا ورد ماء النيل عذبا (٤٣)
وقالوا انه موت زؤام
وما الموت الزؤام اذا عقلنا
سوى (الشركات) حل لها الحرام

---

(٤١) المرجع السابق .
(٤٢) الرافعى ، محمد فريد ص ١٧ .
(٤٣) يشير الشاعر الى احتكار شركة المياه لامتياز توريد المياه وتحكمها فى الأهالى .

لقد سعدت بغفلتنا فراحت
بثرواتنا وأولها (الترام)
فياويل (القناة) اذا احتواها
بنو التاميز وانحسر اللئام
لقد بقيت من الدنيا حطاما
بأيدينا وقد عز الحطام
وقد كنا جعلناها زماما
فوالهفى اذا قطع الزمام (٤٤)

كذلك ألقى شاعر النيل قصيدة فى الاحتفال بالعام الهجرى الجديد (غرة محرم ١٣٢٨ هـ) هاجم فيها الاحتلال البريطانى وتعرض لموضوع مد الامتياز فقال :

وأتى يساوم فى القناة خديعة
ولو أنها تمت لتم بها الشقا
ان البلية أن تباع وتشترى
مصر وما فيها وان لا تنطقا
كانت تواسينا على آلامنا
صحف اذا نزل البلاء واطبقا (٤٥)

---

(٤٤) الجريدة واللواء ١ نوفمبر ١٩٠٩ .

(٤٥) الرافعى ، محمد فريد ص ١٥٦ .

موقف سعد زغلول من مشكلة مد الامتياز :

المرحلة الأولى (معارضة سعد) :

عارض سعد زغلول مشروع مد امتياز شركة قناة السويس وفى نفس الوقت أيد الخديو عباس سعد فى موقفه ويعجب حيث يذكر سعد فى مذكراته أن الخديو قد صرح له باعجابه من موقفه فى مسألة مد امتياز قناة السويس حيث يقول سعد زغلول « وعند الانصراف أبدى لى الخديو امتنانه من خطتى . وقال هكذا ينبغى أن يكون ، فاستمر على ما أنت فيه » (٤٦) .

ويفسر سعد زغلول موقف الخديو بأنه كان يرغب فى عدم تمديد مشروع قناة السويس لأنه كان يحصل على اذن عام من الآستانة بالاستدانة ليطلق يده فى هذا المجال ، خاصة بعد أن توسعت أعماله التجارية ومن أجل ذلك شجع سعد تماما فى معارضته للمشروع (٤٧) .

كان جورست كما رأينا مصمما على المضى فى مشروعة بتأييد مد الامتياز ، ولما علم بموقف سعد زغلول المعارض طلب أن يقابله ، وتمت هذه المقابلة فى ٥ نوفمبر ١٩٠٩ وطلب جورست من سعد أن يجاهره برأيه فقال سعد بضرر هذا المشروع وأعلن رفض الدفاع عنه أو التضامن مع أحمد حشمت « باشا » وزير المالية اذا دافع عنه .

وقال جورست فى حديثه مع سعد « ان رأى الانجليز الرأى النافذ والكلمة العليا واذا كان الوطنيون أهلا للرأى لم يكن لوجودنا معنى » (٤٨) .

---

(٤٦) مذكرات سعد زغلول . كراسة ١٣ ص ٧١٥ وراجع أيضا : مذكرات محمد على علوبة . الهيئة المصرية العامة .

(٤٧) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٨ ص ٩١٥ للكتاب (١٩٨٨) . ص ٧٦ .

(٤٨) المرجع السابق .

فأصر سعد على عدم الدفاع عن أمر يخالف اعتقاده فاتهمه جورست بأنه يريد اكتساب الرأى العام (٤٩) •

كذلك اتهم بطرس غالى ــ الذى كان يؤيد المشروع ــ كلا من سعد زغلول ومحمد سعيد بالتحريض على كتابة البرقيات وتبرير الهياج ضد المشروع • ويقرر سعد أنه لم يحس من بطرس فى بادىء الأمر ميلا للمشروع « مد الامتياز » (٥٠) •

ولقد كان هناك انقسام فى صفوف الحكومة بالنسبة لمد الامتياز فالخديو ومحمد سعيد فى الجانب المعارض وبطرس وحسين كامل فى الجانب المؤيد وكان سعد زغلول يتزعم المعارضة الوطنية للمشروع داخل الحكومة • وأخذ كل طرف يستعد للمعركة الحاسمة (٥١) •

هذا وعندماتوقفت المفاوضات بين شركة قناة السويس والحكومة المصرية فى أواخر أكتوبر ١٩٠٩ عندما اشترط مجلس الوزراء الغاء شرط الضمان ورفض مجلس ادارة الشركة هذا الطلب فى أوائل نوفمبر ١٩٠٩ ولكن سعد زغاول علم من رشدى و « سيربون » وأحمد شفيق بورود برقية من الشركة « بأن ما عرضته الحكومة غير مقبول وأنها اذا عرضت تعويضا مناسبا عن الغاء شرط الضمان ــ وتعهد مجلس النظار بأن يروجه أمام الجمعية العمومية أمكن للشركة قبوله » (٥٢) •

وقد رأى سعد أن هذه البرقية من وضع المستشار المالى وشركائه بهدف ربط الحكومة بمشروع يمكن الزامها بتنفيذه اذا لم تصدق الجمعية العمومية عليه (٥٣) • ويذكر سعد ان هارفى (المستشار

---

(٤٩) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٣ ص ٦٤١ •

(٥٠) مصطفى النحاس جبر ، سياسة الاحتلال ص ٨٤ •

(٥١) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٣ ص ٧١٧ •

(٥٢) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٣ ص ٦٤٢ •

(٥٣) المصدر السابق •

المالى) وبطرس ورووكاسيرا (المستشار القضائى للمالية) كانوا يبذلون الجهد لتنفيذ المشروع وانه كان ـ أى سعد ـ يشعر بحرارة وانفعال شديدين من جراء هذا (٥٤) ٠

موقف سعد من مؤامرة بطرس داخل مجلس الوزراء :

عاد موضوع مد الامتياز فى العاشر من يناير ١٩١٠ للبحث من جديد وعاد معه بطرس الى مناوراته فحاول استمالة محمد سعيد اليه كما حاول جورست افهام سعيد ضرورة الانصياع لما يريده المحتكون (٥٥) ٠ وكانت شركة قناة السويس تريد أن تأخذ أراضى طرح البحر (الأراضى التى تنكشف عنها فى بورسعيد) وهو ما فهمه سعد من مناقشة الخديو مع بطرس وفى الوقت الذى تجنب فيه الأخير المناقشة مع سعد دعا سعيدا ورشدى اليه واطلعهما على المذكرة الموضوعة بشأن القنال فلما سألات عما اذا كان سعد قد اطلع عليها فأجاب بالايجاب وكان هذا غير صحيح (٥٦) ٠ وبدأت مناورة بطرس التالية فى اجتماع مجلس الوزراء يوم ٢٧ يناير ١٩١٠ ـ فلم يوزع المذكرة المشار اليها على الوزراء ولا مشروع الاتفاق وانما أمر بتلاوتها وتضمنت توزيع الأرباح بين الحكومة والشركة مناصفة ، وان تحدث المفاوضات مع الشركة بشأن المعاشات والأراضى (التى ينكشف عنها البحر) (٥٧) ، وبدأ بطرس بعد ذلك فى سؤال الوزراء واحدا واحدا عن رأيه فوافق الكل ، غير أن سعد قال :

« ان المشروع الآن مقبول ويمكننا أن نشكر الذين اجتهدوا فى الوصول به الى هذا الحد » (٥٨) ٠ أى أن سعدا موافق على أن

---

(٥٤) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٤ ص ٧٤٠ ٠
(٥٥) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٣ ص ٧٠٩ ٠
(٥٦) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٣ ص ٧١٤ ٠
(٥٧) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٣ ص ٧١٤ ـ ٧١٥ ٠
(٥٨) المرجع السابق ص ٧١٥ ٠

الشركة قد قبلت المشروع الذى يعرضه بطرس ، وعندئذ كشف بطرس والمستشار المالى عن الموقف المخادع فقال :

« ولكن القومبانية للآن لم تقبل به » (٥٩) . وعندئذ قال سعد أنه لا يوافق فى هذه الحالة (٦٠) .

وكان هدف كل من بطرس والمستشار المالى (بول هارفى) من هذا الخداع أن يحصلا على موافقة مسبقة من الحكومة وتكون هى فى هذه الحالة التى تتقدم بالمشروع مصدقا عليه منها — رغم أن الشركة لم تقبله هى أصلا رفضته (أى التعديل) منذ نوفمبر ١٩٠٩ — وتتقدم به الى الجمعية العمومية موافقة عنه ومهما كان من موقف الجمعية فان التصديق المسبق للحكومة ودفاعها عنه يجعل مرور المشروع سهلا وعندئذ تصبح المساومة محصورة بين الاحتلال وبين الشركة وتخرج الحكومة بعد تصديقها تماما من هذا الموضوع .

والوضع عندئذ أن الحكومة لا تعرض مشروع اتفاق وانما يجعلون مصر بذلك تعرض ما تملكه على الشركة لتشتريه ان شاءت قبلت وان شاءت رفضت (٦١) .

وهذا ما كانت ترجوه الشركة وازاء هذا الموقف الذى وقفه سعد أعلن الخديوى امتنانه له وطلب منه الاستمرار على خطته (٦٢) .

سعد والصحافة :

ويذكر سعد زغلول أن الجرائد طلعت تقول ان مجلس الوزراء بحث مشروع القنال يوم ٢٧ يناير ١٩١٠ ورفضه بالحالة التى هو عليها وأن الغاء شرط الضمان وغيره أمور ستعرض على الشركة بعد

---

(٥٩) المرجع السابق ص ٧١٥ .
(٦٠) المرجع السابق ص ٧١٥ .
(٦١) المرجع السابق ص ٧١٥ .
(٦٢) المرجع السابق ص ٧١٥ .

تقريرها من الجمعية العمومية وكان ما نشر غير صحيح اذ أن مجلس الوزراء لم يبحث المشروع فى هـذه الجلسة وبالتالى لم يرفضـه ، وانما تم نظر المشروع فى أكتوبـر ١٩٠٩ وقد رفض أن يبلغ شرط الضمان وابى مجلس ادارة الشركة هذا التعديل فى أوائل نوفمبر ١٩٠٩ وقد وصف سعد ما كتبته الصحف بأنه تزوير من الحـكومة بهدف الوصول الى ارضاء الشركة اذ أنها ترفض التصديق على أى تعديلات بدون تحريرها • وقد كشف بطرس عن المراد بهذه التحويرات بأن الشركة فيما يختص بمسألة الأراضى تريد أن تأخذ الثلثين ونحن نريد أن يكون الأمر فى هذه الأراضى مناصفة ويرى سعد أن بطرسا بهـذا التصديق الذى يحاول الحصـول عليه بالخداع من جانب الحكومة أو الجمعيـة العمومية ، انما يريد الموافقة مقدما على شىء لم تتفق عليه ، فيورط البلاد والجمعية العمومية خدمة لأهداف الاحتلال(٦٣) •

(المرحلة الثانية دفاع سعد عن المشروع) :

اشترط جورست أن يدافع كل من محمد سعيد ــ الذى أصبح رئيسا للوزارة عقب مقتل بطرس غـالى ــ وسـعد زغلول (ناظر الحقانية) عن المشروع أمام الجمعية العمومية لقاء قراره بأن يكون رأى الجمعية قطعيا بناء على اقتراح سعد زغلول (٦٤) • ولعل جورست أراد بذلك أن يحرج مركزهما أمام الجمعيـة العمومية وأمام الرأى العام لأنهما كانا من أشد النظار تطرفا فىمعارضة المشروع (٦٥) • خاصة بعد أن أصبحت جلسات الجمعية علنية اعتبارا من جلسة ٩ فبراير ١٩١٠ وهو التاريخ الذى بلغت فيه الجمعية بقرار علنية جلساتها (٦٦) •

(٦٣) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٣ ص ٧١٥ • وراجع أيضا د• محمد برج ، دراسة فى الحركة الوطنية ص ٥٨ •

(٦٤) مذكرات محمد على علوبة ، ذكريات سياسية واجتماعية وسياسية ص ٧٧ وانظر أيضـا مذكرات سعد زغلول كراسة ١٨ ص ٩٣٠ •

(٦٥) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٧ ص ص ٩٠٦ ــ ٩٠٨ •

(٦٦) محاضر جلسات الجمعية العمومية ١٩١٠ ، الأولى ٩ فبراير ١٩١٠ ص ٧ •

ويجتمع النظار ويتفقون على تقسيم الدفاع عن المشروع أمام الجمعية العمومية فيما بينهم بعد أن يعلن رئيس النظار أن القرار أصبح قطعيا ليتولى سعد الدفاع عن الغبن •

ويتكلم اسماعيل سرى عن الحاجة الى المال ووجوه صرفه ورشدى عن المخاوف التى تهدد مصر فى حالة رفض المشروع ، وحشمت عن قرارات مجلس ادارة شركة القناة فيما يتعلق بعوائد المرور ، وسابا باشا فيما يختص بضمان صرف مبلغ النقود الناتج من المشروع فى الأوجه المختصة له (٦٧) •

وبنجاح جورست فى حمل سعد زغلول على الدفاع عن مشروع مد الامتياز وهو الذى كان من أشد النظار معارضة له : مما جر عليه غضب الرأى العام وربما كان جورست قد قصد ذلك فعلا حيث يصرح لسعد بذلك فى مقابلة له معه بقوله : « انك تريد بهذه المخالفة اكتساب الرأى العام اليك » (٦٨) •

ويرى البعض أن سعد أراد بقبول دفاعه عن المشروع أمام الجمعية العمومية أن يحصل لها على حق نهائية رأيها فى المشروع (٦٩) •

تبرير سعد لدفاعه عن المشروع أمام الجمعية العمومية :

ولم يذكر سعد فى مذكراته تبريرا لدفاعه عن مشروع مد الامتياز أمام الجمعية العمومية (٧٠) • ويذكر أحمد شفيق ــ فى مذكراته ــ أن

---

(٦٧) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٨ ص ٩٣١ •

(٦٨) المرجع السابق كراسة ١٧ ص ٩٠٦ وراجع أيضا عبد الخالق لاشين ، سعد زغلول ص ١٨١ •

(٦٩) عباس محمود العقاد • سعد زغلول سيرة وتحية • القاهرة ١٩٣٦ ص ص ١٣٥ ــ ١٣٦ •

(٧٠) د. محمد برج ، دراسة فى الحركة الوطنية ص ٥٨ •

جورست قابل الخديوى يوم ٣١ أكتوبر ١٩٠٩ واتفقا على عرض المشروع على الجمعية العمومية شرط أن يدافع عنه سعد زغلول ، ويكون رأى الجمعية قاطعا (٧١) .

ويذكر سعد أن الخديو طلب منه أمام ضغط جورست الدفاع عن المشروع فأبى ، واذا تساءلنا لماذا كان الحاح جورست أن يتولى سعد الدفاع عن المشروع هل لضمان الموافقة عليه ، لما لسعد من شعبية وذلاقة لسان ؟ أم كما أعتقد البعض أنها محاولة من جورست لتشويه سعد وسمعته أمام الرأى العام المصرى الذى كان معارضا تماما لمشروع مد امتياز له حساسية كبيرة لدى المصريين فالمصريون لا ينسون ما بذلوه بسبب قناة السويس على حد ما ذكره ستورز .

واذا كان للمشروع من فائدة — على حد قول ستورز — فان ارتباط هذا المشروع بالتاريخ المصرى وما قدمه المصريون من تضحيات بالنسبة للقناة الأمر الذى يجعل الموافقة عليه شبه مستحيلة كان دافعا لجورست أن يرى فى دفاع سعد عن المشروع سبيلا الى الموافقة عليه (٧٢) .

ونميل الى هذا الرأى لأن المراسلات الدبلوماسية أظهرت بجلاء تحمس جورست للمشروع ، بشكل يؤكد صدق ما ذكره ستورز .

وقد دار حديث بين جورست وسعد زغلول يوم ١١ فبراير ١٩١٠ فيذكر : « تقابلت مع السير الدون جورست فى الظهر وكان عائدا من عابدين فوجدته مكتئبا وقال ان الحالة رديئة لأن الأعضاء متعصبون على الرفض وان الذين استعفوا لم يحملهم على الاستعفاء الا تحالف بقية أعضاء اللجنة بالاتفاق على الرفض ، فاستبعدت له ذلك وقلت له

---

(٧١) مذكرات أحمد شفيق ص ١٨٦ (المرجع السابق ص ٥٩ نقلا عن) Stortes, Orientation. P. 72.

(٧٢) د. ن رح ص ٥٩ .

أن سير الحكومة والبرنس أثرا فى الأعضاء لأنها قدمت المشروع جافا بدون أن يصحبه بيان بفوائده ومزاياه . وبذلك تركت للأعضاء تحت تأثير أقوال المعارضين وكتاباتهم والجرائد المتشيعة للمشروع يبغض الوطنيون العربى منها ولا يقرأون الأجنبى ولأن البرنس استعمل الشدة والعنف مع الأعضاء وتظاهر بممالأة الحكومة ضدهم فلم يعترض جورست على ذلك . وتكلم قليلا فى فوائد المشروع . وأشار الى أن كل معارض فيه حتى تلتجىء مصر الى الاستدانة منه ، والى أن المعارضة توجب حرمان المصريين من الحكم الذاتى . فلم أجاره على ذلك » (٧٣) .

موقف الخديوى عباس الثانى من مشروع مد الامتياز :

عارض الخديو عباس مشروع مد الامتياز فى أول الأمر ، فقد كان من البرقيات التى تواردت على الحكومة بطلب عرض مد الامتياز على الجمعية العمومية برقية من حزب الاصلاح (٧٤) . كذلك كانت جريدة المؤيد متفقة فى معارضة المشروع مع الأحزاب الأخرى (٧٥) .

وقد نصح الخديو عباس محمد سعيد بأن يحذر سعد زغلول من شدة المعارضة التى يبديها للمشروع حتى لا يعاكسه الانجليز « فنحرم من خدماته لأنه يعطى للمداولة روحا » (٧٦) .

وأكد الخديو فى كتابه « العلاقات المصرية البريطانية » معارضته لمد الامتياز ، وان مصر عليها أن ترتب الأمر مع الانجليز حيث ستصبح القناة انجليزية مصرية عند انتهاء أجل الامتياز الممنوح للشركة (٧٧) .

---

(٧٣) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٨ ص ٩٢٣ — ٩٢٤ .
(٧٤) أحمد شفيق ، مذكراتى فى نصف قرن جـ ٢ ص ١٨٧ .
(٧٥) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٧ ص ٨٩٦ .
(٧٦) المرجع السابق ص ٨٩٧ .
(٧٧) Abbas Hilmi 2, Afew words on the Anglo-Egyptian Settlement. London 1930. P. 36.

ورغم ذلك يذكر سعد زغلول فى مذكراته « أن الخديو ميال للمشروع ، الا أنه يعود ليؤكد من بعد أن الخديو يظهر المساعدة على قبول المشروع ولكنه يبطن الخلاف » (٧٨) .

ويمكن تفسير موقف الخديو هذا على أنه من مصلحته أن يعارض المشروع لاطلاق يده فى عقد القروض فلا يجد جورست بعد فشل المشروع الا أن يضغط بشدة سعيا الى عقد القرض ، ورغبة الخديو فى الحصول على اذن عام بالاستدانة فسيطلق يده فى هذا المجال وعلاوة على ذلك فان الخديو قد وجد أن مبلغ الأربعة ملايين جنيه التى ستحصل عليها الحكومة بمقتضى عقد مد الامتياز كان من المزمع تبديد مبلغ مليونين من الجنيهات فى السودان وكذا مبلغ نصف مليون جنيه لأعمال الرى ونصف مليون جنيه أخرى للسكة الحديد (٧٩) . وهو أمر لن يستفيد الخديو منه شيئا .

أضف الى ذلك أن الخديو كان يعمل لمعارضة الجماهير الجارفة حسابا ؛ ولكنه كان رغم معارضة المشروع يخشى أن يجاهر برأيه فيفقد ثقة جورست (٨٠) .

وعلى أية حال فقد اتسم موقف الخديو فى بداية مشكلة مد الامتياز بالمماطلة أحيانا والتردد أحيانا أخرى ، تحت ضغط جورست فنراه يعرض على سعد مرة أنه يجب أن نوضح للمستشار بأن يعمل فكرة فى ايجاد طريقة تجعل المشروع مقبولا (٨١) . وتارة أخرى يعرض الخديو مشروعا معدلا ويرغب سعدا فى دراسته وينصحه

(٧٨) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٨ ص ٩٢٥ .

(٧٩) المرجع السابق كراسة ١٧ ص ٨٨٨ وكراسة ١٨ ص ٩١٩ .

(٨٠) مصطفى النحاس جبر ، سياسة الاحتلال ازاء الحركة الوطنية ص ٨٣ .

(٨١) مذكرات سعد كراسة ١٣ ص ٦٥٧ (مصطفى النحاس جبر ص ٨٤) .

بالاعتدال وبألا يجعل للانجليز حجة عليه (٨٢) • ثم يسأل سعدا في اليوم التالي عن رأيه فيما عرضه عليه ويقول : « أنه لا يريد لبطرس أن يستبد بالشيء لنفسه » • أي أنه كان يخشى تقرب بطرس من الانجليين على حساب معارضته — أي الخديو — ويقول سعد انه فهم من هذا « أنه متفق طوعا أو كرها على مسألة القناة » (٨٣) •

وقد جعل موقف الخديو هذا سعد يذكر « وان صح تكون المسألة مدبرة بينه — أي بين الخديو — وبين بطرس ليخدعنا أو يؤثر علينا ولو كان هذا الظن صحيحا لكانت سياسة الوفاق شؤما عظيما على البلاد » (٨٤) •

ويشرح لنا محمد فريد في مذكراته موقف الخديوى فيقول :

« لما شرع الانجليز في تمديد أجل شركة قناة السويس سنة ١٩١٠ ، وجمعت الجمعية العمومية المصرية للموافقة على المشروع ، قيل وأشيع وقتها أن للخديوى وبطرس باشا سمسرة جسيمة فيما لو نجح المشروع بمساعيهم ولكن لم يكن لدينا اذ ذلك أى دليل على ذلك ، الآن أخبرنا يوسف صديق • بحادثة جديدة تؤكد تلك الاشاعات القديمة قال : « ان أصل معرفة بولو بالخديوى مشروع مالى وهو ضم شركتى الأزبكية وشركة Les Biens Fonds التى للخديوى كل أسهمها ، وجعلهما شركة واحدة أوربية تصدر أسهمها فى باريس ويمكن للخديوى اذ ذاك أن يبيع منها ما يريد لتحسين مركزه المالى ، وأثناء المخابرات فى هذا الشأن دعا بولو الخديو جملة مرات وجمعه مع بعض أصحاب النفوذ فى فرنسا •

ومن ضمن الأمور التى شرعوا فيها ابرام معاهدة بين الدائرة

(٨٢) المرجع السابق كراسة ١٣ ص ٦٧٧ •
(٨٣) نفس المصدر ص ٦٧٩ •
(٨٤) المصدر السابق •

الخاصة أى الخديو المسيو بولو ، مضمونهـا أن يسعى الخديو فى انجاح مشروع تمديد أجل شركة القناة وللمسيو بولو ٢٥ فى المـائة ، وخمسين فى المـائة الباقية ليوسف صديق أى للخديو . وقد حررت هذه المعاهـدة فعلا وأخذها معه يوسف باشا الى باريس فى أوائل أغسطس ١٩١٤ . وبالطبع سقط المشروع بسقوط حكومة الخديو وتعيين حسين كامل سلطانا » (٨٥) .

الصحافة تلقى الضوء على موقف الخديو :

بدأ الخديو يستميل أعضاء الجمعية ونشر فى الصحف أن اثنين من قادة الرأى العـام قابلا الخديو فنالا حظوة الرضـاء وخرجا وألسنتهما تلهج بما لقياه من حسن الاستقبال وقيل انهما وعدا بتعضيد المشروع ونشر أن الخديو راض عن المشروع ويود تنفيذه وانه وعد الشركة بالمساعدة لانجاح مشروعها وحمل حكومته على قبوله « ولم يكذب الخديو ذلك بل أن مراسل صحيفة « الأمريكان ورلد » فى الاسكندرية بعث الى صحيفته يقول : « أن الخديو موافق على مسألة اطالة الامتياز الذى اشتد النزاع عليهـا فى هذه الأيام » (٨٦) وفى لقاء الخديو مع الصحفى رودس (M. Rodes) ذكر له :

« أود أن ينجح موضوع مد الامتياز ، وبمبلغ العشرة ملايين فرنك التى ستحصـل عليها الحكومة سيكون فى استطاعتنا القيـام ببعض الأعمال النافعة ، فهناك الكثير من الأعمال المطلوب الانتهاء منهـا بمساعدة الدولة التى تساعدنا كثيرا (انجلترا) ويوجد أحد ممثليها بيننا هو السيد (الدون جورست) وهو ضمان أكيد ، فقد عملت معه كثيرا عندما كان مستشارا لوزارة الداخلية ، ثم بعد ذلك مستشارا

---

(٨٥) أوراق محمد فريد ـ المجلد الأول ـ مذكراتى بعد الهجرة (١٩٠٤ ـ ١٩١٩) مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر . الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٨ ص ٢٥٩ .

(٨٦) الجريدة ٢٤ نوفمبر ١٩٠٩ .

ماليا ولهذا فقد تعودنا العمل سويا وهذا سيسهل كثيرا من عملنا المشترك (٨٧) .

خطاب الخديو فى شتاء عام ١٩٠٩ :

وقد ألقى الخديو فى نوفمبر ١٩٠٩ خطابا فى مقر رأس التين بالاسكندرية قبل سفره لمقره الشتوى بالقاهرة قال فيه :

« بالنسبة لموضوع مد الامتياز الخاص بشركة قناة السويس سيعرض على الجمعية العمومية ، فاننى وحكومتى حاولنا أن نضع مبدأ استشارة البلاد فى كل الأمور الهامة ، وسوف تقوم الجمعية العمومية بدراسة المسألة بعناية دون أن تترك للعاطفة أن تطغى على المصالح الحقيقية للبلاد ، وفى هذا برهان واضح على قدرة الأمة على مواجهة الأمور الهامة بالحكمة وبعد النظر ، وسيكون ذلك خطوة هامة لها تأثيرها الخطير على المستقبل . واننى لسعيد بالوحدة التى أيدتها الأحزاب السياسية وكل فئات المجتمع حول هذا الموضوع . وسأكون أكثر سعادة لأرى الأمة وهى تبرهن بارادتها الكاملة بمشاركة الحكومة فى ادارة أمور البلاد . والنظرة المتفائلة للشعب فى الحكم الذاتى قد تم حسابها بعناية لتشجيعهم أكثر للحصول عليها » (٨٨) .

وعاد الخديو للقاهرة فى ٤ نوفمبر ١٩٠٩ واستقبلته جماهير الشعب بحماس لموقفه من مسألة مد امتياز القناة ، وزينت شوارع القاهرة بالأعلام والزينات ، خاصة أن الخديو كان يزمع السفر الى مكة للحج مما زاد فى شعبيته (٨٩) .

---

(٨٧) Alexander, J, The Truth about Egypt PP. 302 — 303

(٨٨) Alexander J., op. cit., P. 288. ويعلق الكسندر على ذلك بقوله ان الخديوى يتعاطف مع السياسة الدستورية .

(٨٩) Ibid. P. 289.

وسافر الخديو للأقطـار الحجازية وعاد بعد أكثر من شـهر (فى ٢٦ يناير ١٩١٠) ولم يتسن اجتماع الجمعية العمومية بسبب سفر الخديو ، فى يوم عودة الخديو أدلى ولى عهده الأمير حسين كامل ــ رئيس مجلس شورى القوانين والجمعية العمومية ــ بحديث الى جريدة الأهرام قال فيه : « انه يؤيد بقاء القناة بيد الشركة بعد انتهاء مد الامتياز تحت النظـام الحـالى وان مصر لو خسرت ماليا فخسارتها تعوض • وانها اذا استلمت القنـاة وحـدها فان الدول ستحرمها من خيرها وتجعل مصر تابعة للقناة » (٩٠) •

ورغم أن المتحدث خال الخديو الا أن الصحف الوطنية لا تعبأ بذلك رغم أن الحكومة عطلت جريدة القطر المصرى التى يصـدرها أحمد حلمى لمهاجمته الخديو وأسرة محمد على •

ويوضح خطاب الخديو فى افتتاح جلسة الجمعية العمومية فى ٩ فبراير ١٩١٠ موافقته على مشروع مد الامتياز بالتعديلات التى أوضحها فى المشروع المبلغ لأعضاء الجمعية •

وأوضح مجلس النظار أنه لن يبت فى المسألة قبل أن يعلم ان كانت الجمعية العمومية توافق على امتداد الامتياز (٩١) •

ويذكر أحمد شفيق فى مذكراته أن الخديو بدأ يتراجع عن تأييد المشروع ازاء معارضة الحركة الوطنية للمشروع وأن الخديو أوفد أحمد شفيق الى بطرس يسلمه برقيات الاحتجـاج وينصحه بعرض المشروع على الجمعية العمومية حتى تخف مسئولية النظارة •

---

(٩٠) الأهرام ٢٥ يناير ١٩١٠ •

(٩١) راجع نص الخطاب فى وثائق القلعة (محافظ رئاسة مجلس الوزراء عن قناة السويس) محفظة رقم ٩ ١/٢٨ جـ ١ • وراجع أيضا ، الرافعى ، محمد فريد ص ١٧١ •

« ولما قابلته أبلغته رأى الخديو وزدت عليه اننا نجتهد الآن يا باشا فى ازالة ما علق بالنفوس من حادثة دنشواى بدلا من أن نضيف اليها أمرا جديدا تقع مسئوليته عليك . فقال لى حينئذ يلزم أن يتفاهم أفندينا مع جورست وقلت لهوأنتم أيضا فوعد بذلك وظهر لى أنه اقتنع بطرح المسألة على الجمعية العمومية » (٩٢) .

الحكومة العثمانية تستفسر عن المشروع :

أرسل الصدر الأعظم رسالة للخديو فى نوفمبر ١٩٠٩ مستفسرا عن موضوع مد امتياز شركة قناة السويس وطالبه بضرورة استشارة الصدر الأعظم قبل البت فيه . ورد الخديو على السلطان العثمانى بأن المفاوضات مستمرة بين الشركة والحكومة المصرية وان فرمان ٢٢ فبراير ١٨٦٦ الذى صدق عليه السلطان قد تضمن بندا عن موضوع مد الامتياز (٩٣) .

« مد الامتياز ومصرع بطرس غالى »

ارتبط اسم بطرس غالى بمشكلة مد امتياز قناة السويس ولقد كان لبطرس غالى خدمة طويلة ، وقد تقلب فى المناصب الادارية المختلفة وصار فى عهد كرومر ناظرا للمالية فناظرا للخارجية ثم نصب فى عهد جورست رئيسا للنظار (٩٤) وكان بطرس معروفا بأنه آلة فى يد الانجليز (٩٥) .

ولقد عادى بطرس غالى الحركة الوطنية وشجعه الخديو عباس على معاداة الحزب الوطنى وذكر محمد فريد فى مذكراته « كنت

---

(٩٢) احمد شفيق جـ ٢ قسم ٢ ص ١٨٦ .

(٩٣) Gorst/Grey, Cairo, November, 2, 1909, F.O. 371/43. No. 45. Telegraph. P.R.O.

(٩٤) رشح الخديو عباس بطرس غالى لرئاسة الوزراء سنة ١٩٠٧ فى عهد جورست .

(٩٥) روتشتين ، المسألة المصرية ص ٣٦٣ .

افتقدت هذه السياسة (يقصد سياسة الوفاق بين الخديو وجورست) وحذرت الخديو من سوء نتائجها ولكن بطرس تغلب عليه وأقنعه بأن الحركة الوطنية لاشيء ، والأحسن استعمال سياسة الشدة معها » [٩٦] .

موقف بطرس غالى من مشروع مد الامتياز

كان لموقف الحركة الوطنية من مشروع مد الامتياز أثره فى وضع العراقيل أمام حكومة الوفاق ازاء تمريره منذ اللحظة الأولى ــ كما ذكرنا من قبل ــ واتفق بطرس غالى مع الوزراء على القول أمام المستشارين الانجليز بأن الخديو لا يعارض المشروع ، ولكنه قد تأثر بأقوال الجرائد والبرقيات الكثيرة ، ووعد بطرس الوزراء بمحاولة اقناع جورست بعرض المشروع على الجمعية العمومية [٩٧] .

وكان موقف بطرس هذا نتيجة لتحذير أحمد شفيق له بالتدبر فى العواقب وكذا اتفاق الوزراء على عرض المسألة أمام الجمعية العمومية [٩٨] .

وأيد بطرس غالى مشروع مد الامتياز ودافع عنه ، وقد اتهم بطرس كلا من سعد زغلول ومحمد سعيد بالتحريض على كتابة البرقيات وتدبير الهياج ضد المشروع .كما خص محمد سعيد بالاتهام بأنه يعمل على استمالة محمد فريد للخديو ، ورغم أن سعدا يقرر أنه لم يحس من بطرس فى مبدأ الأمر ميلا للمشروع [٩٩] . يقرر أن

---

(٩٦) محمد فريد ــ مذكراتى بعد الهجرة . المجلد الأول (١٩٠٤ ــ ١٩١٩) . الهيئة المصرية العامة للكتاب ص ٦٢ سياسة الاحتلال تجاه الحركة الوطنية ١٩٠٦ ــ ١٩١٤ ــ الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٥ . ص ٨٣ .

(٩٧) مصطفى النحاس جبر ، ص ٨١ ــ ٨٢ نقلا عن مذكرات سعد زغلول كراسة ١٧ ص ٦٩٥ .

(٩٨) المصدر السابق ، أحمد شفيق ، مذكراتى فى نصف قرن ط ١ ص ١٨٧ .

(٩٩) مصطفى جبر ، سياسة الاحتلال ص ٨٣ .

أباظة باشا قد أفهمه أن بطرس يعمل على احباط المشروع أو تأجيله الى ما بعد عودة الخديو من الحجاز ، الا أن موقف بطرس هذا كان موقف الحذر والخوف من الخديو الذى لا يتسم بالصراحة . وقد أفضى بطرس بمخاوفه هذا لسعد زغلول ومحمد سعيد ، فقال : « انى أخاف من الخديو » وفسر سعد هذا بأن بطرس يعنى عدم ثقته فى موقف الخديو وأنه (أى الخديو) يتلاعب بالمسألة . ولكن سيتضح فيما بعد أن بطرس غالى سيلعب دورا كبيرا فى المناورة ، ومحاولته دفع مجلس الوزراء فى اتجاه اجازة المشروع (١٠٠) .

خطة (بطرس ـ جورست) للتصديق على مشروع مد الامتياز :

عندما اشترط مجلس الوزراء الغاء شرط ضمان نسبة أرباح الشركة الوارد فى الاتفاقية ، رفضت الشركة وتوقفت المفاوضات بينهما فى أواخر أكتوبر ١٩٠٩ (١٠١) وكان سعد زغلول قد علم من رشدى باشا وسيرون وأحمد شفيق بورود برقية من الشركة بأن ما عرضته الحكومة غير مقبول ، وانها عرضت تعويضا مناسبا ـ عند الغاء شرط الضمان ـ وتعهد مجلس النظار بأن يروجه أمام الجمعية العمومية حتى يمكن للشركة قبوله (١٠٢) .

وكانت المقدمة قد عرضت مقابل الغاء شرط الضمان للربح أن تزاد مدة مد الامتياز خمس سنين أخرى فتصبح خمسا وأربعين سنة (١٠٣) .

وحاول بطرس بمناوراته استمالة محمد سعيد اليه ، كما حاول جورست أن يفهم سعيد باشا ضرورة الانصياع لما يريده المحتلون (١٠٤) .

---

(١٠٠) مذكرات سعد زغلول ، كراسة ١٣ ص ٦٤١ .
(١٠١) المرجع السابق ص ٧١٧ .
(١٠٢) المرجع السابق ص ٦٤٢ .
(١٠٣) المرجع السابق هامش ص ٩٤ رقم ٥٤ .
(١٠٤) المرجع السابق ص ٧٠٩ .

تحدد للجمعية العمومية يوم ٩ فبراير ١٩١٠ للاجتماع والنظر فى المشروع ، وكأن شركة القناة تريد أخذ أراضى طرح البحر ببورسعيد (١٠٥) وهو ما فهمه سعد من مناقشة الخديو مع بطرس • وفى الوقت الذى تجنبت فيه الأخيرة للمناقشة مع سعد دعا سعيدا ورشدى اليه وأطلعهما على المذكرة الموضوعة بشأن القناة فلما سألاه عما اذا كان سعد قد أطلع عليها فأجاب بالايجاب وكان هذا غير صحيح (١٠٦) • وبدأت مناورة بطرس فى اجتماع مجلس الوزراء يوم ٢٧ ينساير ١٩١٠ فلم يوزع المذكرة المشار اليها على الوزراء ولا مشروع الاتفاق وانما أمر بتلاوتها ، وتضمنت توزيع الأرباح بين الحكومة والشركة مناصفة ، وأن تكون المناصفة فى بداية الامتداد التالى لنهاية الامتياز الحالى ، وان تحدث المفاوضات مع الشركة بشأن المعاشات والأراضى التى يتكشف عنها البحر (١٠٧) •

وبدأ بطرس بعد ذلك فى سؤال الوزراء كما سبق ذكره (١٠٨) •

خطط جورست وبطرس غالى للتآمر على الحصول على مصادقة الجمعية العمومية على المشروع المعروض معدلا • وبمحاولة حصول بطرس على التصديق على المشروع بالخداع سواء من جانب الحكومة أو الجمعية العمومية انما يريد الموافقة على شىء لم يتفق عليه بعد فيورط البلاد والجمعبة العمومية لأخذ رأيها فيه » (١٠٩) •

---

(١٠٥) بالنسبة لتفاصيل مشكلة الأراضى فى بورسعيد (أراضى طرح البحر) راجع للمؤلف رسالة الدكتوراه : الصراع الدولى حول استقلال قناة السويس ص ٢٤٣ — ٢٥٢ •

(١٠٦) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٣ ص ٧١٤ •

(١٠٧) يقصد اراضى طرح البحر • راجع مذكرات سعد زغلول كراسة ١٣ ص ٧٦٥ •

(١٠٨) انظر ص ١٦٠ من هذا البحث •

(١٠٩) تيودور روتشتين ، مصر قبل الاحتلال ص ٥٤٨ ومن تقرير اللجنة المشكلة لنظر المشروع والمنبثقة عن الجمعية العمومية •

وفى الفترة من ١٣ فبراير حتى ٢٠ فبراير ١٩١٠ حصل الاتفاق بين جورست والخديو وبطرس على أن يدافع النظار جميعا عن المشروع (١١٠) .

مقتل بطرس غالى :

فى ٢٠ فبراير ١٩١٠ أطلق ابراهيم ناصف الوردانى رصاصا على بطرس غالى أثناء نزوله من ديوان الخارجية أودت بحياته (١١١) . فى الوقت الذى كان مشروع مد الامتياز معروضا أمام الجمعية العمومية . وقبض على الوردانى واعترف أن الدافع لاغتياله بطرس غالى انما يرجع الى ما عده خيانة من تصرفات بطرس غالى لمجموعة أسباب يأتى على رأسها مشروع مد الامتياز الى جانب رياسته للمحكمة المخصوصة فى حادثة دنشواى واعادة قانون المطبوعات واهانته لمجلس الشورى والجمعية العمومية (١١٢) .

وقد اعترف الوردانى عند التحقيق معه أن أحد الدوافع الهامة لاقدامه على التخلص من بطرس غالى هو معاكسته للجمعية العمومية ورضاؤه عن مشروع مد الامتياز (١١٣) .

وعلق أحد الكتاب على مقتل بطرس بأن اغتياله بيد أحد مواطنيه قد اقنع البريطانيين أنهم لا يستطيعون ترك مصر للوطنيين (١١٤) .

---

(١١٠) مصطفى النحاس جبر ، سياسة الاحتلال ص ٨٧ .
اما من موقف الجمعية العمومية من المشروع فراجع الفصل السادس من هذا البحث .

(١١١) المزيد من التفاصيل حادثة الاغتيال والمحاكمة انظر د. محمد برج ـ دراسة فى الحركة الوطنية ص ٩٧ ـ ص ١٦١ .

(١١٢) الرافعى ، محمد فريد ص ١٨٦ .

(١١٣) د. برج ص٣٥ و ص ١٢٣ .

(١١٤) آرثر جولد شميت ، الحزب الوطنى ص ٢١٦ .

كما وصف ستورز هذا الحادث بأنه أحد أربعة أحداث كبرى وقعت فى مصر فى السنوات العشر السابقة للحرب العالمية الأولى وهى : حادثة طابا ودنشواى وانتهاء حكم كرومر ، وأن هـذا الحادث لم يكن مميتا لبطرس فحسب بل ولآمال الدون جورست أيضا (١١٥) .

كذلك صرح ادوارد جراى فى مجلس العموم البريطـانى « ان الموقف فى مصر عقب اغتيال بطرس غير مرض وان انجلترا يجب أن تظهر فى مصر القوة وأنه اذا استمرت موجة العداء ضدنا فلن نمضى قدما فى تهيئـة المصريين لحـكم أنفسـهم فنحن فى مصر أوصـياء على أبناء مصر وأوصياء عن أوربا وأوصياء عن العالم » (١١٦) .

حوكم الوردانى ونفذ فيه حكم الأعدام ، وكان اغتيال بطرس أولى حوادث القتل السـياسى التى وقعت فى مختلف عهود الحركة الوطنية الحديثة ولاشك فى الصبغة السياسية للحادث ، لأن الأسباب التى دعت الوردانى الى القتل هى أسباب سياسية (١١٧) ويذكر الرافعى أنه حتى لو لم يكن بطرس باشا قبطيا لوقعت الجريمـة مهما تكن ديانة المعتدى عليه (١١٨) .

ومقتل رئيس وزراء قبطى جعل فريقا من الأقباط ينسبونها الى التعصب الدينى ، ورددت الصحف البريطـانية ، كما ردد روزفلت (رئيس جمهورية الولايات المتحدة) هـذه التهمة ، وهى تهمة باطلة لا تستند الى الحقيقة فى شىء بعد أن أثبت التحقيق أن الجريمـة وقعت لأسباب سياسية (١١٩) .

---

(١١٥) Ronald Storrs, Orientation Ni-Cholson Watson London 1943. P. 73.
د. برج ص ٩٧ .

(١١٦) د. برج ص ٩٧ ، دراسة فى الحركة الوطنية ص ١٥٨ .

(١١٧) الرافعى ، محمد فريد ص ١٨٧ .

(١١٨) المرجع السابق ص ص ١٨٧ — ١٨٨ .

(١١٩) المرجع السابق ص ١٨٨ .

الفصـــل الســـادس

مشروع مد الامتياز
أمـــام
الجمعيـــة العموميـــة

أسباب طلب عرض المشروع على الجمعية العمومية

يمكن أن نوجز فيما يلى النقاط التى أدت الى عرض المشروع على الجمعية العمومية :

١ ــ معارضة الحكومة الانجليزية لمد الامتياز ، فقد رأينا فى الفصل الثانى حقيقة موقف حكومة حزب الأحرار من المسألة • كذلك يذكر سعد زغلول فى مذكراته أن الحكومة الانجليزية لم تكن راغبة فى الموافقة على مشروع مد الامتياز فقد حدث انقسام فيها حول ذلك انتهى بتغلب رأى المعارضين (١) • وهذا يفسر ما قام به شيتى (مستشار نظارة الداخلية) من اقتراح عرض مشروع مد الامتياز على الجمعية العمومية لأخذ رأيها فيه بعد أن كان واضحا للعيان معارضة الجمعية التامة لهذا المشروع (٢) •

ويؤكد ذلك أيضا تصريح المستشار المالى ــ بول هارفى ــ لسعد زغلول بأن المشروع سيعرض على الجمعية العمومية « واظنها لا تقبله واليوم الذى ترفض فيه أسر سرورا عظيما بصفة كونى انجليزيا » (٣) •

---

(١) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٧ ص ٨٨٠ ، ٩٠٢ •

(٢) المرجع السابق ص ٨٨٧ •

(٣) المرجع السابق ص ٩٠٠ •

وقد علق سعد زغلول على ذلك بقوله : « خطر فى بالى أن السر فى هذا التغيير ربما كان لأن الحكومة الانجليزية تريد أن تعدل عن المشروع من نفسها حتى لا تعرض نفسها أو رجالها للخزلان » (٤) .

٢ ـ رد ادوارد جراى على استفسارات أحد الأعضاء عن موقف الحكومة البريطانية من مد الامتياز بأن تعليماته كانت « لا ضغط ، ولم نضغط على الجمعية العمومية ، وكنا نميل بالطبع الى عرضها على الجمعية العمومية وتحملت مسئولية عرضها على الجمعية العمومية وقد كان هناك من يرى عدم عرضها لكن نظرا لأهمية المسألة لمصر رأيت ترك المسألة للجمعية العمومية لابداء رأيها صراحة ، وكذلك الأمر بالنسبة للحكومة المصرية اذا رغبت الموافقة على قرار الجمعية العمومية هذا هو الخط الذى سلكناه » (٥) .

٣ ـ جاء مد الامتياز فى وقت تصاعدت فيه الحركة الوطنية المصرية حتى أصبحت قادرة على أن تجرف أمامها كل من يتصدى لها أو يناوئها ؛ فلقد شهدت عام ١٩٠٧ قيام أهم حزبين مصريين لعبا دورا كبيرا فى الحركة الوطنية وهما : الحزب الوطنى وحزب الأمة الى جانب الأحزاب الأخرى التى قامت فى تلك الفترة (٦) .

٤ ـ أمام عنف هجمات الصحافة الوطنية اضطر بطرس غالى الى دعوة مجلس الوزراء للاجتماع فى بيته حيث قرروا عرض الاتفاقية على الجمعية العمومية للتصويت عليها . وكان قرار الوزراء ثوريا لأن المجلس لم تكن له أى سلطة تشريعية غير التصديق على ضرائب

---

(٤) المرجع السابق ص ٩٠٢ .
(٥) محمد برج ، دراسة فى الحركة الوطنية ص ٤١ .
(٦) المرجع السابق ص ٨ .

جديدة • وأصر جورست على تأييد هـذا القرار الذى تعرض لنقد حاد من الصحافة البريطانية (٧) •

٥ ــ رأت الحكومة البريطانية الاستمرار فى عرض المشروع على نواب الأمة على أن يتحمل النظار المصريون مسئولية الدفـاع عنه أمام الجمعية العمومية التى منحت حقا جديدا بأن يكون رأيها قطعيا فى المشروع ، وذلك حتى لا تتحمـل هى أمام الرأى العـام الدولى مسئولية رفض الامتياز (٨) •

ويتفق ذلك وتصريح جراى عقب قرار الجمعية العمومية برفض المشروع • بقوله : « ان تصرف الحكومة الانجليزية فى هذه المسألة كان تصرفا شريفا ضامنا لمصلحة مصر وانجلترا على السواء » (٩) •

٦ ــ تحسن العلاقات (البريطانية ــ الفرنسية) بعد الاتفاق الودى ١٩٠٤ جعل الدبلوماسية البريطانية تلقى بمسئولية الرفض على الجمعية العمومية المصرية ، فهى لم تمارس ضغطا عليها ــ كما رأينا ــ بل أعطتها حقا لم تمارسـه من قبل هو أن « يكون رأيها قطعيا » لتأكدها من رفض الجمعية للمشروع •

عرض المشروع على الجمعية العمومية :

استجاب أعضاء الجمعية العمومية لحملة الصحف ، فاجتمع عدد كبير منهم فى دار على شعراوى باشا وكان من بينهم أحمد لطفى السيد وقرروا ارسال التماس للخديو ولكل النظـار بطلب عقد الجمعيـة العمومية بصفة استثنائية لعرض شروط الشركة ومناقشة المشروع من كل وجوهه • وأرسل الأعضاء مذكرة الى المعتمد البريطانى نصها :

---

(٧) آرثر جولد شميت ، الحزب الوطنى ص ٢٠١ نقلا عن صحيفة الاجيبشيان جازيت فى ٣ نوفمبر ١٩٠٩ •

(٨) أحمد هيكل ، مذكرات فى السياسة جـ ١ ص ص ٤٥ ــ ٤٦ •

(٩) الجريدة ٢٣ يوليو ١٩١٠ ; ومحمد لاشين ، سعد زغلول ص ١٧٩ •

« نسأل جنابكم بأن تشيروا على الحكومة الخديوية بأن تعلن المخابرات بينها وبين شركة قناة السويس بشأن امتداد أجلها وباستشارة الجمعية العمومية فى المشروع الخطير الذى تترتب عليه الفوائد الجمة ان روعيت مصلحة البلاد وعظم الضرر ان اهمل شأنها أو أمرها » (١٠).

وصدر الأمر الخديو فى ٢٧ يناير ١٩١٠ بتحديد صباح الأربعاء ٩ فبراير ١٩١٠ موعدا لانعقـاد الجمعيـة العمومية لعرض مشروع الاتفاقيـة (١١) .

وقبل جلسة ٩ فبراير وقبل أن تشرح الحكومة أسباب مساندتها للمشروع ، اجتمع بعض أعضاء « الجمعية العمومية » فى منزل محمد سليمان باشا أحد نواب الرئيس وتوصلوا الى اتفاق لأحسن السـبل لتأكيد مقاومتهم ومعارضتهم لمشروع الاتفاقية (١٢) .

قرار الجمعيـة العمومية قطعى :

بعد تأليف وزارة محمد سعيد (باشا) ، صرح بجلسة ٤ ابريل عام ١٩١٠ ، بأن الحكومة قررت أن يكون قرار الجمعية قطعيا ، وقد كان هـذا التصريح استجابة لطلب الأمة الاجمـاعى فى هذا الصدد وتحقيقا لشرعية بدت من شركة قناة السويس اذ أرادت أن تطمئن على سلامة الاتفاق فاشترطت اقرار الجمعية العمومية (١٣) .

جلســة ٩ فبرايــر ١٩١٠ :

انعقدت الجمعية العمومية فى هـذه الجلسـة برئاسة الأمير حسين كامل ، وافتتحها الخديو عباس الثـانى بخطبـة جاء فيهـا :

---

(١٠) الجريدة ٢٩ أكتوبر ١٩٠٩ .

(١١) Wilson, op. cit. P. 96.

(١٢) Gorst/Grey, Cairo, April 16, 1910, F.O. 423/44. No. 55 P.R.O.

(١٣) الرافعى ، محمد فريد ص ١٧٢ .

« ... دعوناكم لأخذ رأيكم فى اتفاق يراد عقده مع شركة قناة السويس ، فان هذه الشركة قد عرضت على حكومتنا منذ سنة امتداد أجل امتيازها ، وبعد المخابرات الطويلة أمكن الوصول الى المشروع المطروح أمامكم ، وقد علمتم أن حكومتنا مجمعة الرأى على قبوله اذا رضيت الشركة بالتعديلات التى سبق تبليغها لحضراتكم ، فالغرض اذن ، من اجتماعكم هو البحث فيما اذا كان من مصلحتنا مد أجل الامتياز الى أربعين سنة ، على شرط اقتسام الأرباح فى هذه المدة بين الحكومة والشركة مناصفة ، وفى مقابل اعطاء الشركة نصف الأرباح عن المدة الجديدة تدفع للخزينة المصرية مبالغ موزعة على الستين سنة الباقية تقريبا من مدة الامتياز الحالى . وقد قدر هذه القيمة بعد البحث الدقيق أشخاص من ذوى الخبرة الواسعة فى الشئون المالية ، وهم يرون انه اذا حصلت الموافقة على التعديلات المذكورة تكون الفائدة التى تنالها مصر موجبة لتمام الرضا ، وأن ذلك غاية ما يصح طلبه من الشركة » (١٤) .

واستطرد الخديو قائلا : « لا يخفاكم ان هذه المسألة ليست من المسائل التى يقضى القانون بأخذ رأى الجمعية العمومية فيها ، ولكن نظرا لأهميتها الاستثنائية بالنسبة الى الجيل الحاضر والأجيال الآتية ، قرر مجلس النظار ألا يبت فيها رأيا قبل أن يعلم ان كانت الجمعية العمومية توافق على امتداد الامتياز ، ونظار حكومتنا مستعدون لاعطائكم كل ما ترونه لازما فى هذه المسألة من البيانات والايضاحات ، ونحن واثقون أن كل واحد منكم يشعر بالمسئولية التى يتحملها أمام بلاده عند نظر هذا المشروع الهام والله نسأل أن يوفقنا جميعا لما فيه خير البلاد » (١٥) .

---

(١٤) المرجع السابق ص ١٧١ .

(١٥) المرجع السابق ص ١٧١ .

الجلسة الثانية ى اليوم التالى ١٠ فبراير ١٩١٠ :

جاءت الجلسة الثانية العلنية للجمعية ، فى اليوم التالى فى وسط جو مشحون بالقلق والترقب من جانب الوطنيين والتآمر من جانب بطرس [١٦] • وقد انتخبت الجمعية فى الجلسة الأخيرة لجنة من خمسة عشر عضـوا لدراسة المشروع وتقديم تقرير عنه • وتألفت هذه اللجنة من : محمود سليمان باشا ، واسماعيل أباظة باشا ، وحسـن مدكور باشا ، وابراهيم مراد باشا وأحمد يحيى باشا وعلى شعراوى باشا ومحمود بك عبد الغفار ، وحسن بك بكرى ، وفتح الله بركات بك وعبد اللطيف الصوفانى وجاد بك مصطفى وسـعد بك مكرم ودياب أفندى محمد سليم ، وأمين بك عارف واسماعيل أفندى كرية [١٧] •

ودار فى هذه الجلسة الساخنة مناقشات حامية خاطب فيها الأمير حسنين كامل الأعضاء المعارضين للمشروع بعنف بلغ حد التعدى ، وكان يقول عند خروج الأغلبية على أمر ضد رغبته « ان هذه طبخة مطبوخة » [١٨] •

هل سيكون قرار الجمعية قطعيا ؟ :

وقد طرح أباظة باشا وعبد اللطيف الصـوفانى سـؤالا على الحكومة عما اذا كان رأى الجمعية العمومية فى مشروع مد الامتياز قطعيا أم شوريا ؟ فكان بطرس غالى يتهرب من الاجابة ويحيلها على نص خطاب الخديو عباس فى الجلسة السابقة (٩ فبراير)[١٩] •

مساندة الرأى العام المصرى للجمعية العمومية :

عند عرض المشروع على الجمعية العمومية اجتاحت البلاد معارضة

---

(١٦) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٨ ص ٩٢٣ •
(١٧) الرافعى ، محمد فريد ص ١٧١ و ص ١٧٢ وايضا : Wilson, P. 97.
(١٨) مذكرات سعد زغلول كراسة ١٨ ص ٩٢٤ •
(١٩) المصدر السابق وانظر أيضا الرافعى ، ص ١٧٢ و Wilson PP 97. 98.

شديدة للمشروع فقد توالت الاجتماعات والمظاهرات التي اشترك فيها الطلبة وعمال المصانع ومستخدمي المحلات وطالبوا برفض المشروع ونادوا بأن يكون للجمعية الرأى القطعي فيه (٢٠) •

ولجأت الحكومة المصرية الى سياسة الشدة فمنعت المظاهرات يوم اجتماع الجمعية العمومية وفي دمياط منع المحافظ الاجتماعات لمناقشة مسألة مد امتياز شركة قناة السويس •

كذلك وجهت الصحف اهتمامها كله لموضوع القناة لاتكتب الا عنه وتفرد له صفحاتها كلها حتى أن « الجريدة » عندما تعرض لمسائل أخرى تكتب عنها تحت عنوان « شيء غير القناة » كما اهتمت الصحف باجتماعات اللجنة التي شكلتها الجمعية العمومية لدراسة المشروع • فكتبت اللواء تحت عنوان « يا للفضيحة » في اجتماع اللجنة سأل الأعضاء عن خبراء الحكومة من الذين بحثوا المشروع ، فقيل انهما اثنان من الأجانب وهما روسان وجوشن وهما موجودان في مصر ومن موظفي الدولة ، فقال أحد الأعضاء ، أن الحكومة استحضرت خبراء من أوربا لمشروع مجارى العاصمة ، فهل مسألة قناة السويس أقل شأنا من هذا الموضوع حتى تقتصر على اثنين من موظفي الحكومة •

وعندما سئلت الحكومة عن نصوص المفاوضات التي دارت بينها وبين شركة قناة السويس أجابت بأن المفاوضات كانت شفوية (٢١) !!

كما دعت اللواء الى تنظيم مظاهرات يوم اجتماع الجمعية العمومية ليسمع الأعضاء رأى الشعب ، ونشرت أن كل مدينة ستبعث بوفد للاشتراك في المظاهرة •

---

(٢٠) ردلشتين ، مرجع سبق ذكره ص ٥٣ •
(٢١) اللواء ، ١٦ فبراير ١٩١٠ •

وطلب الشيخ على يوسف فى خطاب ألقاه نشر فى ملحق أصدرته صحيفة المؤيد فى ٨ فبراير ١٩١٠ يقول : « ارجاء الحكم بقبول الاتفاق أو رفضه حتى تنال البلاد دستورا نيابيا تقوم عليه هيئة نيابيه تحكم بقبول الاتفاق أو رفضه » (٢٢) • كما طالبت معظم الصحف بأن يكون رأى الجمعية العمومية نهائيا وقطعيا فى المشروع لا استشاريا كما ينص قانون الجمعية •

اللجنة المشكلة لدراسة مشروع مد الامتياز :

عقدت اللجنة التى تم انتخابها (٢٣) أول جلسة لها صبيحة يوم السبت ١٢ فبراير ١٩١٠ وراجعت مشروع عقد الاتفاق الذى صار تحضيره بين بعض مديرى شركة قناة السويس وبول هارفى • وأطلعت اللجنة على مذكرة الحكومة المرفقة بها والتى اشتملت على نصوص التعديلات التى قرر مجلس النظار — بتاريخ ٢٧ يناير ١٩١٠ — باجماع الآراء رفض ذلك المشروع ، الا اذا أمكن ادخال تلك التعديلات عليه •

ولما كانت هاتان الورقتان هما كل ما قدمته الحكومة للجمعية العمومية من المستندات الكتابية ، وما كان يجب عليها تقديمه اليها من المشروعات الشفوية لتأييد ذلك المشروع الخطير ولبيان ما تعتقده فيه من المنافع والفوائد للبلاد • وكانت اللجنة فى حاجة كبرى للالمام بكل ما تراه الحكومة من المزايا التى تعود على الأمة من هذا الاتفاق سواء كان فى العصر الحاضر أو فى مستقبل الزمان فقد قررت مخابرة الحكومة بانتداب من ينوب عنها واعطائها ما يلزمها من الايضاحات والبيانات •

---

(٢٢) المؤيد ٨ فبراير ١٩١٠ •

(٢٣) يذكر ولسون فى كتابه عن قناة السويس أن اللجنة تشكلت من ١٩ عضوا استقال منهم ٤ أفراد هم : محمد علوى باشا واحمد عفيفى باشا ومرقص سميكة وطلبه سعودى باشا : Wilson, op. cit., P. 97.

وفى جلسة ١٤ فبراير ١٩١٠ حضر باللجنة أحمد حشمت باشا (ناظر المـالية) وشارل دى روفاسيرا (٢٤) وليياندر جاسبار روسان(٢٥) بصفتهم مندوبين عن الحكومة المصرية ، وأجابوا عن البيانات التى طلبتها اللجنة منهم اجابات جاء من جملتها « أن المستشار المـالى وضع مذكرة بين فيها مزايا المشروع المـالية (٢٦) .

وتابعت اللجنة جلساتها لدراسة مسودة المشروع وقامت بدراسة مستفيضة وعقدت عدة جلسات فبعد أن درست اللجنة بجلسة يوم ١٩١٠/٢/٢٨ رأت ما يلى :

محصل عقد الاتفـاق ، يتلخص المشروع مع التعـديلات التى أدخلها عليه مجلس النظار :

١ ـ عقد الحكومة المصرية بشركة القنـاة أجل الامتياز الذى ينتهى فى ١٩٦٨/١١/١٧ الى ٢٠٠٨/١٢/٣١ أى ٤٠ سنة و ٤٤ يوما تقسم أرباح القناة فيها مناصفة بين الشركة والحكومة .

٢ ـ فى مقابل ذلك تدفع الشركة للحكومة ٤ ملايين جنيه على ٤ أقساط متساوية من ١٩١٠/١٢/١٥ الى ١٥ ديسمبر ١٩١٣ .

٣ ـ تتعهد كذلك بأن تجعل للحكومة حصة من صافى الايراد السنوى من سنة ١٩٢١ الى ١٧ نوفمبر ١٩٦٨ على النسب الآتية :

٤ ٪ من سنة ١٩٢١ الى سنة ١٩٣٠
٦ ٪ من سنة ١٩٣١ الى سنة ١٩٤٠
٨ ٪ من سنة ١٩٤١ الى سنة ١٩٥٠
١٠٪ من سنة ١٩٥١ الى سنة ١٩٦٠
١٢٪ من سنة ١٩٦١ الى سنة ١٩٦٨

---

(٢٤) De Roccaserra اكبر مستشارى الحكومة القانونى ـ المستشار القضائى لوزارة المـالية راجع : Alexander, op. cit., P. 324.

(٢٥) السكرتير المـالى لنظارة المـالية .

(٢٦) روتشتين ، المسألة المصرية ص ٣٧٥ .

ثم عند تسوية حساب السنين التالية لسنة ١٩٦٨ لأجل تقدير حصة الحكومة فى الأرباح لا يدخل فى هذا الحساب الافائدة واستهلاك القروض التى تعقد بعد سنة ١٩١٠ للأعمال اللازمة لتحسين حالة القناة والموانى الموصلة اليه والتى ستبدأ من سنة ١٩١١ ويشترط أن يكون توزيع الفوائد والاستهلاك على أقساط سنوية متساوية ، عن كامل مدة هذه القروض وأن يكون حساب ٥٠٪ التى تخص الحكومة بعد انتهاء مدة الامتياز عن الباقى من رأسمال الشركة بعد رجوع القناة الى الحكومة وأن يكون للحكومة المصرية ٣ أعضاء على الأكثر فى مجلس ادارة الشركة ابتداء من سنة ١٩٦٩ .

واشترط العقد الا يكون نهائيا الا بعد تصديق الجمعية العمومية لشركة قناة السويس عليه (٢٧) .

تقرير اللجنة (٢٨) :

قدمت اللجنة المشكلة تقريرها فى ١٥ مارس الى الجمعية العمومية (٢٩) بعد أن أتمت دراستها للمشروع وقد استغرق تقرير اللجنة أكثر من شهر لاعداده ، وقد طبع ووزع على الأعضاء وكان تقريرا مطولا تناول فيه المشروع من كل جوانبه . واجتمعت الجمعية العمومية بجلسة ٢١ مارس ١٩١٠ واستمعت الى التقرير الذى تلى فى الجلسة .

ويمكن تلخيص تقرير اللجنة الذى نوقش فى هذه الجلسة فى النقاط التالية :

---

(٢٧) روتشتس : المرجع السابق ص ص ٣٧٦ — ٣٧٧ .

(٢٨) يتكون نص تقرير اللجنة من ٤٠ صفحة بوثائق القلعة — محافظ مجلس الوزراء (قناة السويس) محفظة ٩ ١/٢٨ جزء أول . وهو كتيب مطبوع فى المطبعة الاميرية بمصر ١٣٢٨ هـ ١٩١٠ م .

(٢٩) Gorst/Grey, 16-4-1910. op. cit.

أسباب طلب المد :

(أ) صيغة العقد يفهم منها أن الحكومة هى التى تعرض على الشركة مد الامتياز لا أن الشركة هى التى تطلب ذلك وهـذا يتنافى مع ما جاء بمذكرة المستشار المالى وبمذكرة الحكومة من أن الشركة هى العارضة للمشروع وهى التى طلبت مد الامتياز (٣٠) .

(ب) رأت اللجنة أن أسباب طلب مد الامتياز أن شركة قناة السويس رأت حاجتها الى توسع وتعميق القناة لتسهيل المرور للسفن الضخمة التى تم بناؤها فى السنوات الأخيرة والمحتمل بناؤها فى المستقبل ، وهذه الأعمال تحتاج الى قروض اذا وزعت أقساطها على السنين الباقية من مدة الامتياز أثرت على الأرباح الموزعة سنويا على المساهمين ، بخلاف لو قسطت تلك القروض على ١٠٠ سنة ، فلن يكون لها تأثير محسوس على أرباح الأسهم ، لذلك سعت الشركة لمد أجل الامتياز بهدف :

١ ـ الاستفادة من نتائج أعمال تحسين القناة .

٢ ـ الاستفادة من تقسيط القروض على ٩٩ سنة بدلا من ٥٩ سنة .

٣ ـ الاستفادة من ارتفاع أسعار أسهمها أكثر مما وصلت اليه لطول مدة الانتفاع .

٤ ـ ارادت الشركة استثمار الاتفاق الودى (١٩٠٤) والذى لا تضمن الشركة بقاؤه طويلا ، لتحقيق أمانيها خاصة بعد أن خفت لهجة الاحتجاجات التى كانت تقوم من جانب ملاك السفن ضد الشركة .

---

(٣٠) روتشتين ، المسألة المصرية ص ٢٢٧ .

٥ ـ ارتفعت قيمة الأسهم بعد اثارة موضوع مد الامتياز من ٤٧٥٠ فرنكا (سبتمبر ١٩٠٩) الى ٤٩٩٥ فرنكا فى (أكتوبر ١٩٠٩) بعد أن زاع خبر مشروع المد (٣١) •

العملية الحسابية للمشروع :

كذلك ناقشت اللجنة المشروع من الجانب المالى ، وبحثت عما اذا كانت الملايين الأربعة التى ستأخذها الحكومة من شركة قناة السويس والحصص التى تعهدت بتخصيصها للحكومة من ١٩٢٠ الى سنة ١٩٦٨ تكافىء نصف أرباح القناة من ١٩٦٠ حتى عام ٢٠٠٨ أم لا ؟ حتى لا يوجد محل للغبن •

وتبين للجنة خطأ التقديرات التى بنى عليها بول هارفى حسابه، فقد قدر حساباته على دخل القناة فى عام ١٩٠٩ ، وبالدراسة استدلت اللجنة على الغبن الفاحش الذى يتحمل اضراره الجيل المستقبل من غير فائدة للجيل الحاضر ورأت اللجنة أن المشروع صفقة خاسرة من الناحية المالية ولايجوز المخاطرة بأموال الأمة فى التعاقد (٣٢) •

ولقد ثبت فى العصر الحديث تضاعف ايرادات قناة السويس عاما بعد عام فلقد تجاوزت ايرادات قناة السويس المليار دولار عام ١٩٨٧ (٣٣) •

الاعتبارات التى يبررون بها المشروع :

برر هافى طلب مد الامتياز بعدة مخاوف واخطار تهدد مصر فى مستقبل قناتها بعد أن تؤول اليها نوجزها فى النقاط الخمس الآتية :

---

(٣١) المرجع اسابق ص ص ٣٨٢ ـ ٣٨٤ •

(٣٢) راجع بالتفصيل الدراسة المالية العلمية التى قام بها اعضاء اللجنة : روتشتين ، ص ص ٣٨٤ ـ ٣٩٢ •

(٣٣) بلغت جملة ايرادات قناة السويس فى العام المالى ١٩٨٧ ١١٤٣ مليون دولار •

١ ـ تخفيض الرسوم لخمسة فرنكات عن الطن الواحد بناء على تعهد من الشركة .

٢ ـ تعمد الشركة لتخفيض تلك الرسوم قبل نهاية مدة امتيازها انقاصا يضر بمصلحة الحكومة اذا لم تتفق الحكومة معها من الآن .

٣ ـ منافسة قناة باناما لقناة السويس .

٤ ـ ظهور اكتشافات علمية واختراع طرق جديدة للمواصلات ينقص من أهمية قناة السويس .

٥ ـ احتمال ان تطالب الدول الحكومة المصرية اذا عادت القناة لها ـ بتخفيض الرسوم تخفيضا كبيرا أو طلب جعل المرور فى القناة مجانا (٣٤) .

وقامت اللجنة بدراسة هذه النقاط وفندتها بندا بندا ، وتبين لها بالدراسة العلمية أن هذه المخاوف وهمية وسبق تهديد الشركة به فبحثته من سنين وظهر لها فيه ما ظهر للجنة الآن من سوء تقدير وغش وخداع (٣٥) .

وجاء فى نهاية تقرير اللجنة انه قد ظهر بالحساب أن فى هذا المشروع غبنا فاحشا على مصر قدرته اللجنة بنحو ٠٠٠ر٥٩٨ر١٣٠ جنيه أصلا وفائدة وأن فكرة استفادة الجيل الحاضر من أرباح القناة كان يمكن أن يقال عنها أنها فكرة صالحة حقيقية لو اقترنت بما يأتى:

(أ) انه لا يوجد مطلقا غبن فى التعاقد عليها .

---

(٣٤) وثائق القلعة محفظة ٩ ١/١٨ جـ ١ ، وروتشتين ص ٣٩٣ .

(٣٥) راجع بالتفصيل تقرير اللجنة المشكلة لنظر مشروع مد امتياز شركة القناة الى هيئة الجمعية العمومية فى وثائق القلعة (رئاسة مجلس الوزراء عن قناة السويس) محفظة ٩ ١/١٨ جـ ١ . وقد نشر روتشتين فى كتابه ، المسألة المصرية نص التقرير ص ص ٣٧٥ ـ ٤١٥ .

(ب) أن يستعمل المقابل فى أعمال مثمرة تسوغ هـذا التعاقد أمام الأجيـال المستقبلة وأن يكون للأمة من السـلطة على أموالها ما يكفل لها تحقيق هـذا الشرط كفالة فعليـة • « أما والغبن فى الصفقة فاحش ، والحكومة لم تسمح الى الآن باعطـاء الأمة حق الاشتراك معها برأى قطعى فى تدبير شئونها المـالية والداخلية البحتة خصوصا وأن العقد حاصل على زمان أبعد من أن يكون الحكم عليه صحيحا ، فهو سابق لأوانه من كل الوجوه وغير مقبول •

« فبناء على هذه الأسباب ، قررت اللجنة بالاجماع رفض هذا المشروع ، وللجمعية الرأى الأخير » (٣٦) •

هذا وقد تقدم صابر باشا صبرى بدراسـة رياضية لمشروع مد الامتياز وهى عبارة عن كتيب باللغـة الفرنسية قدمت الدراسـة للمعهد المصرى باعتبار صابر باشا صبرى عضوا فيه (٣٧) •

عرض التقرير على الجمعية العمومية وسير المناقشات :

دخل المشروع فى رحلته الأخيرة فى جلسـة ١٤ أبريل عندما اجتمعت الجمعية العمومية لمناقشة تقرير اللجنـة • وتولى اسماعيل (باشا) سرى شرح المزايا التى تعود على البلاد من الأموال التى تدفعها الشركة وقـام سعد زغلول بالدفاع عن المشروع أمام الجمعية فى الجلستين اللتين عقدتهما فى ٤ و ١٧ أبريل ١٩١٠ ، وقـد هرع جمهور كبير من الشبان وأدباء الأمة الى المجلس لسماع المناقشـة ،

---

(٣٦) المرجع السابق •

(٣٧) محفظة ٩ جـ ٢ دوسيه ١/٢٨ وثائق القلعة ـ قناة السـويس ـ والكتيب بعنوان :
Une Equation sur le Canal Maritime De Suez etude algebrique sur le projet de prolongation de la concesson du Canal Maritime de Suez. Par S.E. Saber Pache Sabry.

« لأن خطيبا كسعد يلذ سماعه ولو فى مشروع لا تريده الأمـــة » كما ذكرت صحيفة الأهرام (٣٨) وخطب سعد زغلول ساعتين متتاليتين، والاسماع قيد ارادته والقلوب رهن اشارته (٣٩) قال سعد بعد أن بسط للجمعية المنافع التى تعود على البلاد من مد الامتياز :

« انا كنا نعارض المشروع حتى اقتنعنا بنفعه فقبلناه ، ونحن نلقى بمسئوليته عليكم ، وقال أنا محام عن هذا المشروع فانه لايوجد مشروع درس تمام الدرس وبحث بحثا دقيقا مثل مشروع القناة . ولقد أديت وزملائى واجبنا نحو الأمة » .

ورد عليه اسماعيل أباظة باشا ـ عضـو الجمعيــة بقوله ـ « أن من يريد أن يتناقش ويخطىء أعمال اللجنة فيجب عليه الا يركن الى قوة الخطابة وزخرف القول بل يبين بالدليل ان حســاب اللجنة خطــأ » (٤٠) .

وقال سعد : « اننا لا نريد أن نتنازل عن القناة أبدا ولكن نريد أن نؤجرها مدة أخرى . ان أربعين عاما ليست شيئا كبيرا فى تاريخ أعمار الأمم » .

واستمرت المناقشـــة بين سعد زغلول والأعضـــاء الذين طلبوا رفض المشروع . وأخذت الأصوات وأعلن رئيس المجلس « انتهاء المذاكرة » بالأغلبية فخرج سعد زغلول من الجلسة واقترح رئيس الجمعية العمومية أخذ الأصوات صوتا صوتا ، فأخذ الكاتب ينـــادى الأعضاء بأسمائهم فقالوا جميعا بالرفض ، وقال سعد مكرم (أفندى)

---

(٣٨) الاهرام ١٨ أبريل ١٩١٠ .

(٣٩) الأهرام ١٩ أبريل ١٩١٠ .

(٤٠) راجع موقف سعد زغلول بالنسبة لمشكلة مد الامتياز ص ١٤٦ ـ ١٥٣ من البحث .

رمضان لا رفض واحد • ولم يوافق على المشروع الا عضـــو واحد هو مرقص سميكة بك الذى وافق على قبول المشروع بعد ادخال تعديل عليه (٤١) •

ابتهاج الجماهير بقرار الجمعية العمومية :

قامت المظاهرات الوطنية عقب صدور قرار الجمعية العمومية ، وهنأ الخطباء بعضهم بعضا ، وأخذ الهتاف يتردد فى القاهرة بسقوط الاستبداد وحياة الاستقلال وسقوط روزفلت الذى كان يزور مصر فى تلك الأيام (٤٢) •

وعلق أحد الكتاب الأمريكيين على رفض الجمعية العمومية لمد الامتيـــاز بقوله :

« •• انه يقدم مثالا نموذجيا لحدود سلطة البريطانيين فى مصر وقتذاك • وقد تشـــجع كثـــير من المصريين وتوقعـــوا أن يلى ذلك الدستور ، ثم انسحاب جيش الاحتلال البريطانى • ولكن الواقع أن هذين الهدفين الرئيسيين عند الوطنيين لم يتحققا » (٤٣) •

وعقب رفض المشروع بعث جورســـت بتقرير لادوارد جراى (وزير الخارجية) يرجع فيه رفض المشروع للشعور المصرى المعادى لانجلترا (٤٤) •

وأكد جورست فى تقريره ، ان رفض الجمعية العمومية يوضح

---

(٤١) الرافعى ، محمد فريد ص ١٨٦ •

(٤٢) الأهرام ٨ أبريل ١٩١٠ • وقد صرح روزفلت فى خطبه فى مصر معارضـــا حركة المطالبة بالدستور فى مصر وجاءت خطبة تأييدا لسياسة الاستعمار فاثارت سخط الرأى العام • راجع الرافعى ، محمد فريد ص ص ١٩٣ – ١٩٤ •

(٤٣) آرثر جولد شميت ، الحزب الوطنى ص ٢٠٣ •

(٤٤) «Was due to an acute manifestation of the Anglophobia..»
Gorest/Grey, Cairo, April 16, 1910. F.O. 423/44. No. 55. P.R.O.

بجلاء عدم استفادة المصريين من ادارة شئون بلادهم ، وأضاف أنه كان واضحا أن الجمعية العمومية كانت تحت ضغط الموقف المعادى الذى وقفته الصحافة القومية والتى ظهر فيها مدى تطرف الكتاب (٤٥) .

كما وصف جورست فى رسالته المظاهرات الشعبية ومظاهرات الطلبة التى استقبلت النبأ خارج الجمعية العمومية وهتافها ضد الاحتلال البريطانى (٤٦) .

(٤٥) Ibid.

(٤٦) Ibid

ملحـق الوثـائق

رقم الوثيقة	ملخص محتوياتها
	(وثائق القلعة)
١	مشروع اتفاقية مد امتياز شركة القناة .
٢	اجابة نظارة المـالية على تقرير اللجنة .
	(وثائق وزارة الخارجية البريطانية)
٣	المفاوضات السرية بين مدير شركة قناة السويس والحكومة المصرية فى القاهرة لمد الامتياز .
٤	تقرير عن سير المفاوضـات بين الحكومة المصرية (هارفى) ومدير عام الشركة (بونيه) لمناقشة بنود الاتفاقية .
٥	دارنبرج (رئيس الشركة) يعتزم عرض المشروع رسـميا على الحكومة البريطانية .
٦	رسالة الأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة الشركة لجراى عن رحلة دارنبرج للقاهرة فى شتاء ١٩٠٨ ومفاوضاته السرية مع الحكومة المصرية لمد امتياز الشركة .
٧	برقية من الصدر الأعظم للخديو يطلب منه ضرورة استشارة السلطان العثمانى فى مد الامتياز .

٨ برقية من جورست لجراى بالموافقة على الاعلان فى مجلس العموم البريطانى بأن اتفاقية مد الامتياز ستعرض على الجمعية العمومية .

٩ جراى يسأل ، هل ستعرض اتفاقية مد الامتياز على مجلس شورى القوانين ؟

١٠ تعليقات جراى على بعض بنود الاتفاقية .

١١ جورست يناقش بعض بنود الاتفاقية .

١٢ الشركة توافق على تخفيض الرسوم اعتبارا من أول يناير عام ١٩١١ تشجيعا للحكومة البريطانية على مد الامتياز .

١٣ مجلس ادارة شركة قناة السويس يرفض اقتراحات مجلس النظار المصرى .

١٤ شروط انجلترا للموافقة على اتفاقية مد الامتياز .

١٥ اقتراح بند فى الاتفاقية يتيح للحكومة المصرية حق الغاء الاتفاقية مقابل تعويض مادى .

١٦ رسالة مترنيخ لجراى يوضح موقف ألمانيا من مشكلة مد الامتياز .

١٧ تقرير من جورست لجراى عن رفض الجمعية العمومية لمد الامتياز .

١٨ نص مشروع مد الامتياز ودراسة تحليلية له (وثائق رئاسة مجلس الوزراء البريطانى) .

١٩ تقرير مرفوع لرئاسة مجلس الوزراء البريطانى عن مد الامتياز مرفقا به رأى وزارة التجارة (وثائق رئاسة مجلس الوزراء) .

(الوثيقة رقم ١)

دار الوثائق القوميــة بالقلعة

محافظ مجلس الوزراء (قناة السويس)

محفظة ٩ دوسيه رقم ١/٢٨ جـ ١

((مشروع اتفــاق))

المــادة الأولى :

امتياز شركة قنــاة الســويس (الذى كان ميعاد انتهائــه فى ١٧ نوفمبر ١٩٦٨ اذا لم تتفق الحكومة المصرية والشركة على اطالة مدته) قد صار امتداده الى ٣١ ديسمبر ٢٠٠٨ .

المــادة الثانيــة :

تكون قسمة صافى الايراد أو الأرباح السنوية باعتبار خمسين فى المــاية للحكومة المصرية وخمسين فى المــاية للشركة فى المدة التى تبتدىء من أول يناير ١٩٦٠ وتنتهى فى ٣١ ديسمبر ٢٠٠٨ وذلك بمراعاة الشروط الآتية :

أولا ــ اذا انقضى صافى الايراد أو الأرباح السنوية فى ســنة من السنين عن ماية مليون فرنك فتمتاز الشركة بأخذ خمسين مليون فرنك وتأخذ الحكومة المصرية ما تبقى من هذا المبلغ .

ثانيا ــ اذا حدث فى احدى السنين ان كان صافى الايراد أو الأرباح السنوية معادلا لخمسين مليون فرنك أو ناقصــا عن هــذا المبلغ فيكون كامل هــذا الايراد الصافى أو الأرباح حقا للشركة . ومقاسمة الحكومة المصرية للشركة فى الأرباح تقضى على الحكومة بأن تتجاوز من أول يناير ١٩٦٩ عن الخمسة عشر فى الماية المقررة لها بمقتضى المــادة ٦٣ من نظامنا فى الشركة .

المـادة الثالثـة :

فى مقابل امتداد أجل الامتياز تتعهد الشركة بأن تدفع للحكومة المصرية فى القاهرة مبلغ أربعة ملايين جنيه مصرى (١٠٣ر٦٩٤ر٠٠٠ فرنكا) على أربعة أقسـاط متساوية القيمـة فى ١٥ ديسمبر ١٩١٠ و ١٥ ديسمبر ١٩١١ و ١٥ ديسمبر ١٩١٢ و ١٥ ديسمبر ١٩١٣ .

المـادة الرابعـة :

وزيادة على ذلك تتعهـد الشركة بأن تدفـع من أول ١٩٢١ للحكومة المصرية حصـة من صافى الايراد والأربـاح على النسب الآتيـة :

٤ ٪ من ١٩٢١ الى ١٩٣٠

٦ ٪ من ١٩٣١ الى ١٩٤٠

٨ ٪ من ١٩٤١ الى ١٩٥٠

١٠٪ ما ١٩٥١ الى ١٩٦٠

١٢٪ من ١٩٦١ الى ١٩٦٨

ويكون تقدير حصة الحكومة فى الأرباح حسب القواعد المتبعة فى تقدير ربح المساهمين بدون أى تمييز ويكون دفعها اليها فى ذات ذات المواعيد المحددة لدفع ربح المساهمين .

أما الشركة المدنية المنتفعة لغاية ١٧ نوفمبر ١٩٦٨ بالـ ١٥٪ التى كانت من حق الحكومة بمقتضى المـادة الثامنةعشر من عقد الامتياز المؤرخ فى ٥ يناير ١٨٥٦ فلا تكون ملزمة بشىء مما تتحمله شركة القنال المنصوص عليه فى المـادة الثالثـة الآنفـة الذكر وفى هذه المـادة .

المادة الخامسة :

عند تسوية حساب السنين التالية لسنة ١٩٦٨ لأجل تقدير حصة الحكومة فى الأرباح على مقتضى المادة الثانية من هذا الاتفاق لا يدخل فى هذا الحساب الا فائدة واستهلاك القروض التى تعقد بعد ١٩١٠ لاستعمالها فى أعمال تحسين حالة القناة والموانى الموصلة اليه التى يشرع فيها ابتداء ١٩١١ ويشترط أن يكون توزيع الفوائد والاستهلاك على أقساط سنوية متساوية عن كامل هذه القروض •

ويكون تقدير حصة الحكومة حسب القواعد المتبعة فى تقدير نصيب المساهمين من الأرباح ما لم تدع الحال لتطبيق ا قيود المدونة فى الفقرة السالفة الذكر ويكون دفعها على كل حال فى ذات المواعيد المحددة لذلك •

المادة السادسة :

حساب الخمسين فى المائة التى تخص الحكومة بعد انتهاء مدة الامتياز يكون عن الباقى من رأسمال الشركة بعد رجوع القناة الى الحكومة طبقا للشروط المدونة فى عقد الامتياز المؤرخ فى ٥ يناير ١٨٥٦ •

المادة السابعة :

تعترف الشركة بلزوم وجود نائبين عن الحكومة المصرية فى مجلس ادارتها من ابتداء ١٩٦٩ نظرا لأهمية حصة الحكومة فى أرباح القناة • وعلى ذلك قد تقرر من الآن أن يكون للحكومة المصرية بناء على طلبها ٣ أعضاء على الأكثر تنتخبهم هى ويقدمهم مجلس الادارة وتعينهم الجمعية العمومية حسب القواعد المتبعة •

المـادة الثامنـة :

بناء على طلب الشركة تتكفل الحكومة بعد انتهاء مدة الامتياز بدفع المعاشات والاعانات ومرتبات التقاعد التى يقتضيها تنفيذا للوائح المتبعة الآن الخاصـة بالمستخدمين ورؤساء البوغاز والعمـال وقد سلمت الشركة الحكومة صورة من هذه اللوائح •

المـادة التاسـعة :

تتعهد الشركة بأن تجرى فى المستقبل على نفقتها أعمال الحفظ والصيانة والتحسينات التى تراها لازمة لجعل مداخل القناة من جهة السويس فى حالة مرضية وتقبل أيضا أن تتكفل بنفقات أعمال التطهير التى تباشرها الحـكومة المصرية فى ميناء السـويس لتعميق الممر الموصـل للقناة بشرط أن لا تتجـاوز هـذه النفقـات ٩٠٫٠٠٠ جم (٢٫٣٣٣٫٠٧٠ فرنكا) •

المـادة العـاشرة :

قد صار الاتفاق على أن جميع العقود والاتفاقات التى أبرمت قبل الآن بين الحكومة والشركة تعتبر نصوصها المتعلقة بمدة الامتياز أو نهايته سـواء كانت هذه النصوص تشير الى ذلك صريحا أو ضمنا كأنها منطبقة على مدة الامتيـاز أو نهايته حسب امتداده فى الاتفاق الحـالى •

المـادة الحادية عشر :

لا يعتبر هذا الاتفـاق نهائيا ولايـكون نافذ المفعول الا بعد مصادقة الجمعية العمومية لمساهمى الشركة •

(الوثيقة رقم ٢)

دار الوثائق القومية بالقلعة

محافظ مجلس الوزراء ((عن قناة السويس))

محفظة ٩ جـ ٢ ١/٢٨

((اجابة نظارة المالية على تقرير اللجنة))

فى نوفمبر ١٩٠٨ طلب الممثلون للشركة من الحكومة أن تفيدهم عما اذا كانت مستعدة للموافقة على امتداد امتياز القناة وما هى الشروط التى ترضاها فكانت الحكومة حينئذ فى حل منه رفض النظر فى هذه المسألة أو الدخول مع هؤلاء المندوبين فى البحث عن امكان عقد الاتفاق على شروط توافق الطرفين •

وبعد المخابرات الطويلة معهم تمكن المستشار المالى من عرض المشروع على مجلس النظار ليبحث فيه ويتضمن المشروع (فى نظر المستشار المالى) مصلحة القطر فى نظير الامتداد المطلوب فأقر مجلس النظار مبدئيا على جوهر المشروع ولكنه رأى من الضرورى ادخال بعض التعديلات عليه ، فهذا المشروع بعد تعديله على هذا المنوال هو عبارة عن الجواب الذى ينوى المجلس اعطاءه لممثلى الشركة لأجل احاطتهم علما بالشروط التى يقبل بموجبها منح مد الامتياز •

وحينئذ فهو الذى عرضت عليه الشركة هذا الطلب وهو الذى يجيبها ويفرض عليها شروطا ولكن بالطبع ليس ••••

أما ما أعلنه البرنس دارنبرج (رئيس شركة قناة السويس) بأنه « يخشى أن مجلس الادارة لا يوافق على المشروع » نظرا للتعديلات التى أدخلها عليه مجلس النظار وأقر على اعتمادها بأكملها

فذلك انما يدل على أن الحكومة قد توصلت حقيقة الى نهايـة الحد الأقصى من المزايا التى يمكن طلبها من الشركة نظير الامتداد :

١ ــ ان ارباب السفن وتجار العالم كلما رأوا اقتراب اليوم الذى سيسمح لهم بالأمل فى حرية المرور بالقناة يزدادون معارضـة فى تجديد امتياز يكون من شأنه ابقاء رسـوم المرور الباهظـة على عواتقهم وها هو مشروع الامتداد قد دفعهم الى الاعتراض وخصوصا من أرباب السفن الألمـان والانجليز •

٢ ــ كلما قرب أجل الامتياز كانت الشركة أقل استعدادا لطلب الامتداد والرضا فى نظره بالشروط الأكثر موافقة • اذ كل اتفـاق يراد عقده بين الشركة وبين الحكومة يجب أن يكون مبنيا بالضرورة على مقارنة المزايا التى ينالها كل من الطرفين من الربح المركب • ومن المعلوم أن معدل الربح المركب يختلف اختـلافا كبيرا بحسب مدته الزمانيـة •

ومثال ذلك أن القسط السـنوى الذى يتجمد مع أرباحـه سنة ١٩٦٨ ويكون مبدؤه سنة ١٩١٠ ونهايته سنة ١٩٦٨ يفرق بمقدار ٣٠٪ عنه فيما لو تأجلت بداية سريانه مدة عشر سـنوات أى الى أول سـنة ١٩١١ •

واذا تأجل حلول هـذا القسط الى ما بعد ذلك بعشرين سنة أى لسنة ١٩٣١ فمقدار النقص فى قيمتـه المتجمـدة يكون ٥٠٪ وهكذا فان الشركة لكى تتحصل على هذه المزايا بعينها بعد مرور ٢٠ سنة ستضطر لدفع مبالغ موازية للضعف وليس فى وسعها الاقدام على هـذا العمل الا بالزام المساهمين بضحايا لا يرضون بتحملها •

CONFIDENTIAL.

(الوثيقة رقم ٣)

FURTHER CORRESPONDENCE RESPECTING THE SUEZ CANAL.

In continuation of Confidential Paper No. 9500

(4899)

No. 1.

Sir E. Gorst to Sir Edward Grey. — (Received February 6.)

(No. 6. Commercial Confidential).

Cairo, January 27, 1909.

Sir,

I HAVE the honour to report that during the past month confidential negotiations have been proceeding between the Egyptian Government and the Suez Canal Company on the subject of the extension of the latter's Concession. These negotiations have now arrived at the point when the two parties have been able to agree provisionally upon certain general conditions which would form the basis of a new arrangement. These conditions are as follows :

1. The Concession of the Suez Canal Company to be prolonged forty years from 1968, which is the date when the existing Convension comes an end. This will alow the Company to continue in existence for 100 years from the present time.

2. During the further period of forty years the profits of the undertaking to be equally divided between the Egyptian Government and the Company.

3. As it is impossible to foresee to-day what the annual profits may be in 1968, and as neither the Egyptian Government nor the Suez Canal Company desire to embark on a transaction of such magnitude on a speculative basis, the amount due for the extension of the Concession to be fixed in 1970 on the basis of the average profits for the five preceding years, namely, 1965 to 1970. The price required of the Company will be the equivalent of an annuity for forty years of half the average profits thus ascertained.

4. The Suez Canal Company to pay to the Egyptian Government a lump sum of £ 3,200,000, the payment being spread over four years from 1910.

5. The Company to give the Government a share in the profits from 1911 onwards. The share from 1911 to the end of 1920 to be 2 per cent., rising to 4 per cent. in 1961.

6. The payments prescribed by the two preceding paragraphs to be considered as payments on account of the price which will ultimately be fixed for the extension of the Concession, and a definite account to be established in 1970 of the sums so paid, with compound interest. If the total amount thus ascertained is less than the price fixed in accordance with the conditions of paragraph 3, the Company to pay to the Government (in addition to the 50 per cent. of the profits) an equivalent annuity spread over the remaining forty years of the Concession. If, on the contrary, the sums already paid by the Company exceed the price, the corresponding annuity to be deducted from the Government's share of the profits.

7. The present tariff for ships using the Canal to be reduced on the 1st. January, 1910, by 50 centimes, and subsequently to undergo successive reductions of 50 centimes.

(الوثيقة رقم ٤)

24

(30936)

No. 26

Mr. Anstruther to Sir Edward Grey. — (Received August 16.)

Whitchurch House, Whitchurch, Aylesbury,

August 15, 1909.

Sir·

THE enclosed memorandum summarises, the points that I put before Sir Charles Hardinge on my calling on him on the 6th instant, and may be of service. As the official directors are to be received by Sir· G. Murray to -morrow (16th), I am sending a copy to the Treasury direct.

Your, & c.

H. T. ANSTRUTHER.

Inclosure in No. 26.

Memorandum by Mr. Anstruther·

Suez Canal Negotiations

(Confidential).

AS a complement tomy note of the 2nd March last, I have to report that the officia directors of the Suez Canal Company were asked to attend at the office in Paris on the 2nd instant in order to be made aware of he state of the negotiations between the Canal Company and the Government of Egypt.

The situation arising out of the more recent correspondence between M. Bonnet, general manager of the Company, and M. Harvey, representing the Egyptian Government, is this

The principles of articles 1, 2, 3, and 4 of the provisional agreement of February remain, namely :

1. The prolongation of the concession from 1968 to 2008

2. The equal division of the net profits of the undertaking between the Canal Company and the Egyptian Government, during the period of the extended concession, subject to conditions to be laid down in substitution for article 5 of the provisional agreement.

3. The advance by the Canal Company of a capital sum by way of loan to the Egyptian Government, in four equal instalments each at a year's interval. (This sum is in certain events to be raised from £ E. 3,200,000 — about 83,000,000 fr. — to a sum of 100,000,000 fr.).

4. The participation by the Egyptian Government in the net profits of the undertaking, dating from the period of the new convention, and based uopn a progressive scale of percentage, rising from 2 per cent. to 12 per cent. at intervals of ten years.

(In the event above indicated (3) the suppression of the first stage of this scale would be the compensation for the increase of the principal of the loan).

The most important modification brought to our notice was the suppression of article 5 of the provisional agreement, and the substitution for it of a guarantee by the Egyptian Government of the charge for the annuity of the loan, before taking any share in the profits of the canal. This annuity is to be of the minimum of 50,000,000 frs., representing the value, capitalised at 3·5 per cent C.I., and repayable during the extended period, of the sums advanced by the Canal Company to the Egyptian Government. The annuity is to become a «cumulative first charge» on the net revenues of the canal in favour of the shareholders of the Canal Company. and conversely the moiety of the net profits to which the Egyptian Government becomes entitled under the convention is to be a

« cumulative second charge» on the net revenues of the undertaking during the currency of the extended period.

(The formula by which effect is to given to this arrangement is not yet drafted. — H.T.A.).

25

For several reasons, the parties to the negotiations have thought it better to withdraw the question of the *détaxes* in the tariff of the canal from the purview of this convention. At the same time, the managers of the Suez Canal do not in the least degree withdraw from the position that they took up at the commencement of the pourparlers.

In the letter of His Majest's Treasury of the 17th March the proposed systematic reduction of the rates was urged as one reason for which His Majesty's Government should be advised to without consent to the draft agreement entered into by the Government of Egypt.

The rate of the tariff does not directly concern the finances of the Government of Egypt, and it would appear to be more politic not to utilise this question as a makeweight in securing the consent of His Majesty's Government to the new convention.

Besides this, the Canal Company is legally advised that the Société Civile — a syndicate that has become the assignee of the proportion of the profits of the canal originally allotted to the Khedive — has no title to become a party to the proposed convention, and therefore it would resent any bargain bearing upon the rate of the charges which would appear to prejudice or to compromise in advance its share in the profits of the company. The omission from the formal agreement of the undertaking to reduce the dues as soon as the profits permit need not retard the avowed policy of the council in this respect.

H. T. ANSTRUTHER.

9, Little College Street, Westminister,

August 14, 1909.

(38703)

No. 27.

Memorandum by Sir G.H. Murray respecting the proposed extension of the Suez Canal Company's Concession.

THE concession held by the Suez Canal Company expires in November 1968, and has therefore rather more than fifty-nine years to run. At that date the whole concern falls into the hands of the Egyptian Government. Being in want of ready money, that Government would like to anticipate a portion of the profits to which it will be entitled after 1968; and the proposal now before us is that the concession should be extended for forty years, and that the Government should sell to the Company a half share in the profits of the undertaking during that period.

The price would be paid in in the following form :

The Company to advance to the Government :

1. A sum of 4,000,000l. in equal annual instalments spread over the next four years (1910 — 1913) ; and

2. A proportion of the profits of the undertaking during the years from 1921 to 1968, namely :

4 per cent. from 1921 to 1930.

6 per cent. from 1931 to 1940.

8 per cent. from 1941 to 1950.

10 per cent. from 1051 to 1960.

12 per cent. from 1961 to 1968.

The sums so paid over are to be accumulated at 3.5 per cent. compound interest, and treated as an advance by the Company to be repaid out of the future profits of the concern by an annuity spread over the forty years of the extended concession.

During this period the Company and the Government will

each be entitled to a half share in the profits; but the annuity to the Company will be secured by a cumulative first charge on the aggregate profits (before division) to the extent of 2,000,000l. a-year. The Government will then take a cumulative second charge for *its* half share.

It is, of course, impossible to form any useful estimate of the total sum which will be due by the Egyptian Government to the Company in 1968, because it must depend on the profits realised by the Canal during the next sixty years.

(1679) H

(الوثيقة رقم ٥)

(33243)

No. 29.

Sir H. Austin Lee to Mr. McKinnon Wood. —
(Received September 4.)

Paris, September 2, 19099.

Dear Mr. McKinnon Wood,

IT will interest you to know that at the meeting of the Managing Committee of the Suez Canal Company this morning Prince d'Arenberg said that it was his intention, at the meeting of the Board on Monday, to submit formally to them the question of the extension of the Canal concession, and ask for authority to lay the matter officially before His Majesty's Government. The Prince added that he had reason to believe that the Foreign Office were favourably disposed to the scheme, and that he hopped that at the recent meeting at the Treasury the officials of that department had been shown that the proposals, as modified, would be beneficial to the shareholders. As I understand that the Treasury does not view the scheme with favour, and considers the proposed terms onerous to the shareholders, I thought it advisable, in order to prevent any misunderstanding, to say that I had no information as to the view held by the Foreign Office, but that it was a matter that primarily concerned the Treasury, as representing the financial interests of His Majesty's Government, who was the principal shareholder. I added that it was possible that the Board of Trade also might have to be consulted in the matter.

Yours very truly,
H. AUSTIN LEE.

(الوثيقة رقم ٦)

(34774)

No. 30.

British Suez Canal Directors tf Sir Edward Grey. . .

(Received September 17.)

(No. 14. Commercial.)

Paris, September 11, 1909.

Sir,

WE have the honour to inform you that the president of the Suez Canal Company took the opportunity of his visit to Egypt last winter to enter into unofficial negotiations with the officials of the Egyptian Government with a view to the prolongation for forty years of the concession first granted to the company in 1854, which will expire in 1968.

At the meeting of the council, held on the 6th instant, Prince d'Arenberg gave an account of the conversations that had taken place at Cairo, and submitted the question formally to the council. He stated that before coming to adecision on the matter it would be advisable to ascertain the views of His Majesty's Government, as the largest shareholder, with regard to the terms which had been agreed on between the enclosed copy of the report of the proceedings at the council, which comprises a statement made by the secretary-general of the company giving the terms of the proposed agreement between the Egyptian Government and the company.

Prince d'Arenberg added that he hoped to be in a position to ask the council, at its next meeting on the 4th October, to come to a decision on the principle of such an agreement, and we await your instructions with regard to our action, as the representatives of His Majesty's Government, when the question comes up for discussoin.

We have, &c.

H. AUSTIN LEE.

H.T. ANSTRUTHER.

W.E. GARSTIN.

(الوثيقة رقم ٧)

57

(40381)

No. 45.

Sir E. Gorst to Sir Edward Grey. —

(Received November 2.)

(No. 34.)

Cairo, November 2, 1909.

(Telegraphic.) P.

THE Grand Vizier has sent to His Highness the Khedive a telegram, in which he enquires as to the proposal to extend the Suez Canal concession, and implies that in the arrangement Turkey outght to be consulted.

In the reply which is being sent it is stated that negotiations are now proceeding between the company and the Egyptian Government on the subject, and it is pointed out that the contract of the 22nd Feburary, 1866, which was made between the company and the Government, and was formaily sanctioned by a firman, provides for the prolongation fo the concession.

(الوثيقة رقم ٨)

(40495)

No. 46.

Sir E. Gorst to Sir Edward Grey. — (Received November 3.)

Cairo, November 3, 1909

(No. 5. Commercial.)

(Telegraphic.) P.

EXTENSION of Suez Canal concession.

In reply to your telegram No. 7, Commercial, of this morning. There is no objection to announcing in the House of Commons that question will be submitted to General Assembly.

(الوثيقة رقم ٩)

(40665)

No. 47.

Sir Edward Grey to Sir E. Gorst.

Foreign Office, November 4, 1909

(No. 8· Commercial.)

(Telegraphic.) P.

I HAVE received enquiries as to whether the proposed extension of the Suez Canal concession will be submitted to the Legislative Council for consideration. Is it held that the necessity for this course will be superseded by the submission to the General Assembly ?

(الوثيقة رقم ١٠)

(40666)

No. 48.

Sir Edward Grey to Sir E. Gorst·

(No. 9 Commercial.)

(Telegraphic.) P.

SUEZ Canal concession.

It appears to me that under article 4 of the proposed convention all inducement will be removed from the management of the Suez Canal Company to augment profits, so long as these stand between 50,000,000 fr. and 100,000,000 fr·, as has been the case in all recent years.

The fact that there will be no incentive for the management to economise will be most deterimental to Egypt's chance of deriving the full advantage which should otherwise accrue to it.

Have you given this point your consideration ?

The interest of Egypt would, I thank, by very much more effectively secured by some arragement by which the interst of the company in increasing profitsd would be kept alive.

(الوثيقة رقم ١١)

(40374)

No. 53.

Sir E. Gorst to Sir Edward Grey. — (Received November 6.)

Cairo, November 6, 1909.

(No. 7. Commercial.)

(Telegraphic.) P.

EXTENSION of Suez Canal concession.

The objections pointed out in your telegram No. 9, Commercial, certainly apply to article 2. Both the Financial Adviser and I fully realised them at the time when the proposal was brought forward. No such stipulation appeared in the original scheme, and it was with the utmost reluctance that we accepted it, chiefly because the British non-official directors were very strongly in favour of it. In order to mniimise the dnager of a diversity of interests between the company and the Government, the former had agreed, with that object in view, to include in an exchange of letters certain precautionary stipulations. It appeared, moreover, and, indeed, still appears to us, that the contingency is most improbable in which guarantee would come into operation. Strong exception has, however, been taken here to the point raised in your telegram, and the General Assembly will probaly refuse to accept the scheme unless som other arrangement can be found. It has therefore been decided by the Council of Ministers, in agreement with the Financial Adviser, to inform the company that, unless the stipulation of a guaranteed minimum receipt for the company during the extended period is dropped, they will be unable to recommend the arrangement to the General Assembly.

The question is now under consideration of the compensation to be offered ni return. It will probably take the form

of prolonging the period of extension for a few years. While the fniancial effect on Egypt of such an arrangement would be probably less favourable than the proposal of a guarantee, it is free from the serious objections to which you draw my attention; moreover, the absoulte solidarity of the interests of the two parties are thereby secured.

(الوثيقة رقم ١٢)

No. 54.

(41040)

Prince d'Arenberg o Sir Edward Grey. —
(Received November 8.)

Paris, le 6 November, 1909.

(Privé.)

M. le Ministre,

J'AI l'honneur de vous confirmer les déclarations relatives aux détaxes, faites par M. Maxime Bertrand, secrétaire général adjoint de la Compagnie du Canal de Suez. Ces déclarations sont les suivantes :

Le Conseil d'Administation de la Compagnie du Canal de Suez proposera à l'assemblée générale du mois de juin 1910 de décider :

1. Qu'une détaxe de 50 centimes sera faite à compter du 1er. janvier, 1911.

2. Que le tarif sera ensuite abaissé par fractions non inférieures à 50 centimes et remené à 6 fr. une année après celle au cours de laquelle le tonnage aura atteint 19,000.000 de tonnes nettes.

3. Que le tarif sera ramené à 5 fr. une année après celle au cours de laquelle le tonnage aura atteint 22,600,000 tonnes nettes.

Mais il doit être bien entendu qu'aucune publicité d'aucune sorte ne sera donnée aux formules ci-dessus avant que la compagnie ait pu les faire connaître elle-même à ses actionnaires.

(الوثيقة رقم ١٣)

Veuillez, &c.

Le Président du Conseil d'Administration,

PRINCE AUGUSTE D'ARENBERG.

61

(41117)

No. 55.

British Suez Canal Directors to Sir Edward Grey. — (Received November 8.)

Paris, November 8, 1909.

(Telegraphic.) En clair.

SUEZ CANAL. At the meeting of the council to-day it was unanimously decided that it was impossible to accept the proposals of the Egyptian Council of Ministers, and that the negotaions for the convention must in consequence be postponed difnitely.

(الوثيقة رقم ١٤)

(40874)

No. 56.

Sir Edward Grey to Sir E. Gorst.

Foreign Office, November 8, 1909.

(No. 10. Commercial.)

(Telegraphic.) P.

SUEZ Canal concession.

Following is for your personal information only :

We have, with some reluctance, resolved to give instructions to the British official directors to vote with the other members of the board for the proposed extension of the Suez Canal concession, provided we receive satisfactory assurances that the rates on shipping will be reduced. But it is also the desire of His Majesty's Government to regain some influence

in filling up vacancies which occur amongst the British non-official directors. Present non-official directors have, however, opposed us on this point, and I should therefore wish you not to make any concession with the special object of meeting their views.

It is not my desire that the Egyptian Government should be used as a lever to stort concessions for ourselves from the Suez Canal Board; but, on the other hand, it must be made quite clear that the Egyptian Government make good terms for Egypt, and that they are not prepared to accept any scheme as a result of pressure having been brought to bear on them. We have entirely set aside the objections raised by the Treasury, and our actions, in so far as they concern the Suez Canal Board, have been solely directed with a view to obtaining good terms for British shipping as regards future representation and rates. We shall raise no objectoins to any alteration of the scheme, provided they are consistent with these objects.

(الوثيقة رقم ١٥)

No. 57.

(40874)

Sir Edward Grey to Sir E. Gorst.

Foreign Office, November 8, 1909.

(No. 11. Commercial.)

(Telegraphic.) P.

SUEZ Canal concession. My telegram No. 10, Commercial, of to-day's date.

Do you consider that it would be desirable to include in any revised draft of convention a stipulation which the Egyptian Government would reserve the right to redeem the concession at any time on payment by them of a capital sum, the amount being based on the average realised profits of, say, the previous ten years ?

This would be subject to the decision of an arbitral tribunal in case disagreement.

(الوثيقة رقم ١٦)

No. 19.

(9436)

Count Metternich to Sir Edward Grey. —

(Received March 12.)

German Embassy, London, March 10, 1910.

(Translation.)

Your Excellency.

NEGOTIATIONS for the prolongation of the concession of the Suez Canal Company are at present in progress between the Egyptian Government and the company. The draft agreement, which is now being submitted to the Assemblée générale, has for its object the extension of concession for a further term of forty years until the year 2008, and the maintenance of all the rights and obligations of the company. On the other hand, the company will grant to the Egyptian Government, for the period which will elapse until the expiration of the old concession, the right of participation in the net profits to the extent of rom 4 to 12 per cent. rising, however, ultimately to 50 per cent. It will further pay to the Egyptian Government immediately after the conclusion of the agreement, beginning with the year 1910, a sum of £ E. 4.000,000 in four annual instalments.

The German Government do not feel themselves called upon to go into the much discussed question which arises out of the proposed extension of the concession as to whether the realisation of this scheme is to be welcomed from a political or an economical standpoint. They also consider that may abstain from an examination of the question as to whether the present may be held to be the right moment for taking the proposed step. In hte course of years the Administration of the Canal Company have — on this point the German shipping interests are at one — carned the full confidence of all those

circles which have an interest in the development of the canal as one of the great highways of commerce. There is therefore no ground for doubting that the Administration will conctinue to do justice in future to their manifold duties.

If the extension of theconcession is carried into effect we shall have to fall in with the new arrangement.

Seeing, however, the company will have to undertake heavy financial obligations in prolonging the concession, there can be no doubt that the company will modify the commercial procision which have hitherto prevailed with a view to obtaining increasing revenues, and will have to undertake a revision of the principles which have guided the apportionment of their revenues in order to effect the payment of the new burdens which it will now have to bear. If the shareholders are to remain in the unrestricted enojyment of their former dividends for the duration of the present concession, it is to be foreseen that the canal dues will of necessity be raised, or at all events that they will not, as might have been expected in the normal course of things, be gradualy reduced. On the other hand, there is the danger that the revenues will not, as has hitherto been the practice of the Canal Administration, be devoted in the main to the improvement of the canal. From this point of view, the extension of the Suez Canal concession in the form and conditions now proposed must give rise to certain objections.

The Suez Canal Company is, it is true, primarily a joint stock company, and, as such, must be regarded from the economic and legal standpoint as a purely private concern. It is free in its decisions, and justified n consdierng — indeed, is obliged to consider — the interests of its sharelholders in the first instance. To judge of its duties and functions from this limited point of view, however, would be to form a wrong opinion of the true character of the undertaking . As an international highway of commerce the canal has become in a certain sense a common possession of all nations interested in the world's trade. As a result, it has become in many respects an object for international agreements. There is, however,

another question which has an international character, namely, that relating to the production of the means for enabling the canal to be gradually developed into a waterway of the first rank and to be maintained at that level. In regard to this question two different groups of interests are opposed to one another — the share-and bondhalders on the one side, who have furnished the capital of the company and have put further means at its disposal to enable the undertaking to be carried on, and the commercial and shipping circles on the other side, who, through using the canal and paying the heavy canal dues, render possible the payment of interest and the amortisation of the capital, and the improvement of the canal. When it is considered that, on a capital of about 500,000,000 fr., receipts amounting from 6,000,000 fr. to, finally, 120,000,000 fr. a year have been paid during the last forty years, it cannot be denied that, if the first group of interests is mainly responsible for the construction of the canal, its further development and the continued maintenance of the receipts must primarily be ascribed to the second group. In its services for the company the latter group has year by year further gone beyond the standard set by the payment of interest and the amortisation of capital, and has thus taken an independent and steadily growing share in the development of the undertaking. In any case, commercial and shipping circles represent the most powerful factor in the further development of the undertaking, and, with the increase of traffic, this will become more and more the case.

In view of this mutual independence of interests, it is perfectly comprehensible and justifiable that commercial and shipping circles should not limit themselves to the rôle of passive onlookers at the preesnt proceedings, but that they should, as the bearers of the whole burden of the interest on the interest on the capital, endeavour to exert to exert an active influence on the consideration of the question of the dues, and that they should in any case desire to see their interests protected. These consideration have led the shipping trade in Germany and in the other maritime States, and in particular in Great Britain, to submit to a careful examination

the proposed extension of the Suez Canal concession, with special reference to the canal dues. From this examination it has become evident that there exists a practically unanimous desire for a settlement of hte question of dues. Everywhere the opinion prevailed that a reduction of the dues was essential, and that in future the tariff should be arranged in such a way as to take into consideration the rightful interests of shipping.

That the dues question cannot merely be settled by the Canal Administration itself according to the conditions set forth in the concession is shown by the history of the canal. The Powers interested in the matter have repeatedly taken diplomatic steps in order to arrive at a satisfactory settlement of a question which so closely interests the whole world. In particular was this the case at the international conference at Constantinople in the year 1873, when resolutions were passed respecting the system of measurement on which the levy of dues by Administration is founded, and precise regulations were drawn up regardnig the amount of the dues — regulations which the company subsequently accepted. The London meeting of 1883, the final decisions of which were sanctioned by the British Government, is deserving of mention in this connection. The most important regulations of general interest which resulted from these decisions was that under which the Canal Administration should, as soon as they had attained a profit of 25 per cent., devote all surplus net profits to the reduction of the canal dues, until they had been reduced to 5 fr. per ton.

There is some doubts as to whether the Canal Administration, in fixing the dues during the last few years, have acted according to these regulations. As far as is known the British Government, at the request of their shipping trade, approached the Canal Company direct with reference to this very point.

In so far as Germany's special interest in the question of the Suez Canal dues is concerned, it is only necessary to refer to the extent to which German shipping.

(الوثيقة رقم ١٧)

No. 55

Sir E. Gorst to Sir Edward Grey. — (Reveived April 23.)

(No. 31. Commercial).

Sir,

Cairo, April 16, 1910.

IN my despatch No. 24, Commercial, of the 27th March, I had the honour to inform you that the committee of the General Assembly had presented their report on the proposal for the extension of the Suez Canal concession, and that the time had arrived when the question would be considered by tho full body of the assembly. The actual discussion did not begin until the 4th Ajril, and the project was summarily disposed of on the 7th April by its rejection by an unanimous vote. For all practical purposes two sittings only were devoted by the assembly to the consideration of the question upon which the delegates had been specially summoned to give their opinion.

An account of the proceedings which led to the adverse vote not only shows that the rejection of the sceme was due to an acute manifestation of anylophobia, but throws valuable light on the present capacity of the Egyptian to take any useful part in the management of the affairs of their country.

It became evident at an early stage that the General Assembly would be inspired in its view of the canal scheme by the hostile attitude of the Nationalist press, and its most prominent members substantially identified themselves at this juncture with the extremists. Previously to the sitting on the 9th February, and before the Egyptian Government were able to explain the reasons in favour of their proposals, a number of members of the assembly met at the house of Mahmoud Suleiman Pasha, one of the vice-presidents, and came to an agreement as to the most certain method of ensuring the rejection of the scheme, namely, by procuring its reference to

a committe of ninetten, of whom fifteen were chosen for their known hostility to the project. A resolution for the appointment of a committee to report on the Government scheme was accordingly moved in he assembly, the actual composition of the committee benig included in the resolution, so as to prevent a choice being made in the ordinary way, which might have resulted in hte election of a really representative committee. This motion was carried. Thereupon the four members of moderate views included among the committee. realising the falseness and difficulty of their position, refused to serve. The committee, thus modified, henceforward dominated the assembly itself, which ceased to take any independent part in the proceedings.

The committee's report, which took more than a month to prepare, was forwarded, with the official reply to it, in my despatch No. 29, Commercial, of the 7th instant. Both these documents were printed and circulated to the members, and a discussion of the whole question took place on the 4th April. The Prime Minister then explained the attitude of the Government and their reasons for consulting the assembly on the subject. He recapitulated the history of the project, and stated his opinion that it would be found to be in the interests of the ocuntry. After expressing a hope that the Ministerial reply to the observations of the committee would be conscientiously considered, he announced that, though the assembly had merely a consultative voice, the Government, as an exceptional measure, did not intend to proceed with the scheme without their approval, and that consequently the responsibility would lie on the assembly if an adverse vote were given.

The Minister of Justice, Saad Zagloul Pasha, subsequently addressed the members in a long speech, refuting one by one the arguments contained in the committee's report, and urging the acceptance of the extension of the concession as a financial measure of advantage to Egypt, which should be treated on its own merits, and not confused with purely political issues and aspirations. The Minister of Public Works, Ismail Sirry Pasha, followed, and explained at length the purposes, con-

nected with the development of the country, for which the sums to be derived from the arrangement were to be employed. On behalf of the assembly two prominent members, Abaza Pasha and Soufani Bey, replied to the Ministers, thaking them for the concession involved in their promise to make the assembly's vote decisive, but from the outset strongly opposing the measure itself. The debate was then adjourned.

There is reason to believe that at this point the Ministers' speeches had some effect on the less partisan elements of the General Assembly, but in the interval of three days, before proceeding were resumed, on the 7th instant, the prevailing the upper hand. At the second sitting, Abaza Pasha again condemned the Government proposals, and another extremist then rose to announce that a counter reply had been prepared to the Government's criticism of the committee'sre port· This reply, he moved, should be read, and an immediate vote taken on the main issue. The document — a mere reiteration of the former report of the committee, concluding with a vigorously-worded exhortation for the rejection of the scheme — was accordingly read and received with shouts of applause.

The closure of the discusion and exclusion of the Ministers from any chance of influencing the result was a prearranged monoeuvre, and, as appeared later, this further reply of the committee, which took an hour to read, had not even been presented to the President of the assembly previously to the sitting. Saad Zagloul Pasha attempted, on behalf of the Government, to protest against an immediate vote, but he was met with a chorus of interruption, led by Abaza Pasha, and after a scene of confusion and uproar, the rejection of the Canal scheme was decided upon, only one vote that of the coptic member, Morcos Simaika Bey, being recorded in favour of the project. A demonstration had been prepared outside the building, and a crowd of students cheered the result with cries of hostility to British rule, which plainly showed that the anglophobe character of the attitude of assembly was generally recognised.

Two days later the General Assembly was formally dissolved, the sitting providing an opportunity for another speech by Abaza Pasha, in which he again thanked the Ministry for their attitude in accepting the verdict of the assembly, and made it quite clear that this was interpreted by himself and his friends as the prelude to a constitutional régime.

I have, &c.

ELDON GORST.

(الوثيقة رقم ١٨)

CONFIDENTIAL.

THE SUEZ CANAL COMPANY'S CONCESSION.

THE concession held by the Suez Canal Company expiers in November 1968, and has therefore rather more than fifty-nine years to run. At that date the whole concern falls into the hands of the Egyptian Government Being in want of ready money, that Government would like to anticipate a portion of the profits to which it will be entitled after 1968; and the proposal now before us is that the concession should be extended for forty years, and that the Government should sell to the Company a half share in the profits of the undertaking during that period.

The price would be paid in the following form :

The Company to advance to the Government :

1. A sum of 4,000,000/, in equal annual instalements spread over the next four years (1910 — 1913); and

2. A proportion of the profits of the undertaknig during the years from 1921 to 1968, namely :

4 per cent. from 1921 to 1930.

6 per cent. from 1931 to 1940.

8. per cent. from 1941 to 1950.

10 per cent. from 1051 to 1960.

12 per cent. from 1961 to 1968.

The sums so paid over are to be accumulated at 3.5 per cent. compound interest, and treated as an advance by the Company to be repaid out of the future profits of the convern by an annuity spread over the forty years of the extended concession.

During this period the Company and the Government will each the entitled to a half share in the profits; but the annuity to the Company will be secured by a cummlative first charge on the aggregate profits (before division) to the extent of 2.00060001. a-year. The Government will then take a coumulative second charge for *its* half share.

It is, of course, impossible to form any useful estimate of the total sum which will be duly by the Egyptian Government to the Company in 1968, because it must depend on the profits realised by the Canal during the next sixty years.

On the assumption, however, that the dividend remains stationary, the total amount of the advances accumulated at 3.5 per cent. will be about 50,000,0001., and the annuity required to repay this sum in forty years would be about 2,310,0001. In order, therefore, that the Company may secure anything beyond the bare repayment of its advances, the profits must exceed 4.620,0001. They are at present about 2,800,0001. If they increased progressively during the next sixty years, the Company's advances, and the annuity to repay them, would also increase.

The course of events most favourable to the Company would be that the profits should decrease or remain stationary down to 1968 and should then expand.

(836)

If, however, they expanded from 1921 to 1968 and then began to fall off, the Company would be involved in a heavy loss.

It will be observed that the sole inducement to the Company to enter into this arrangement is the prospect of largely increased profits during the period of the extended concession. But even assuming a continuous increase in the annual profits for the whole period from the present time until 2008 of 1 per cen. per annum, and also assuming that no new capital expenditure is incurred — and these assumptions are realy mutually exclusive — the Company would not obtain a penny beyond the bare annuity necessary to repay the actual advances until 1987.

As regards the rate of interest allowed (3.5 per cent.), it is to be observed that the security is not that of the Egyptian Government, but merely that of the net profits of the Canal from 1968 to 2008. If there are no profits, the Government is not responsible.

Even in the case of an ordinarily secure undertaking few investors would care to look up their money in a speculation which could only be realised in from 60 to 100 years' time, unless the return was likely to be more than 3.5 per cen. There is still less inducement to do 80 in such an undertaking as the Suez Canal, the profits of which are peculiarly liable to be affected by physical, economic, and political changes. In sixty years' time there may be no canal at all; or ships may have ceased to use it; or ships themelves may have become obsolete and be replaced by cargo-carrying aeroplanes.

It must also be borne in mind that as the dues are more likely to be diminished than increased noconsiderable growth of net revenue can be expected without further capital outlay for the purpose of enlarging the Canal and other necessary works. The interest upon and sinking fund for such additional capital would have priority over the charge for repayment of the proposed advances.

If the shareholders in the Canal wish to look so far into the future as the closing years of this century, they had better roll up a Sinking Fund for themselves in sound 3.5 per cent securities instead of investing their surplus profits in a loan to the Egyptian Government, on a rather speculative security,

and with rather a remote chance of recovering anything beyond their actual advances.

The present value of the Suez Canal capital is about 67,500.000l., and the annuity necessary to replace this sum in fifty-nine years would, at 3.5 per cent., be 357,000l. In the case of the shares held by the British Government, the operation would involve setting aside about 155,000l. per annum out of our present annual dividend of 1,058,000l.

I do not know what considerations of policy (either towards the Egyptian Government or the Canal Company) may demand; but as a purely financial transaction the proposal seems to me to have nothing to commend it; and I think The British directors should be instructed to opposo it.

(I.H.M.)

August 27, 1909.

PRINTED AT THE FOREIGN OFFICE BY J.W. HARRISON. 30/8/1909

Printed for the use of the Cabinet, September 14, 1909

CONFIDENTIAL

MEMORANDUM

SIR GEORGE MURRAY has circulated a memorandum on the Suez Canal Company's concession.

There is a political as well as a financial aspect of the question. We are trustees for Egypt, and as such I am bound to instruct our representative in Egypt to facilitate as much as he can the eforts of the Egyptian Government to make the best posible bargain for Egypt with the Suez Canal Company. The Treasury, it may be urged, is on the other hand bound to instruct the British directors on the board of the Suez Canal Company to oppose any arrangement which is regarded on financial grounds as prejudicial to the British Government as a shareholder.

After reading Sir George Murray's memorandum, it seems to me probable that these two interests, that of the Egyptian

Government and that of the British Government, may conflict; and the result may be that we oppose on the board of the company that which we support in Egypt. I should certainly not urge that the British directors on the board should be instructed not only to support an arrangement which was disapproved by the Treasury, but to force it upon their colleagues on the board and the other shareholders of the company. The press the interests of Egypt to this extent would be unreasonable. But if the majority of the directors and of the shareholders of he canal company are likely to be favourable to an arrangement which is also descired by the Egyptian Government, then I think reasons of policy ought to be considered before the British directors on the board are definitely instructed to oppose such an arrangement.

Sir George Murray seems to be opposed to any arrangement between the Suez Canal Company and the Egyptian Government. He thinks it better that the British Government should secure itself against all contingencies by means of a sinking fund.

Ido not dispute his contention that, for one great shareholder in the position of the British Government, this may be the best course, both theoretically and practically. But, whatever it may be in theory, it does not necessary follow that it is practically the best course for a large number of individual shareholders, whose interests the Suez Canal board have also to consider.

Before, therefore, a decision is come to, I would suggest that Sir George Murray's memorandum be communicated to the Britsh directors on the Sues Canal board, and that they should be asked to prepare a memorandum of their own, representing what they believe to be the prevailing view on the board of the general interests of the ordinary shareholders in the Suez Canal Company.

Foreign Office, September 13, 1909.

(الوثيقة رقم ١٩)

(This Document is the Property of His Britannic Majesty's Government.)

Printed for the use of the Cabinet. October 26, 1909.

CONFIDENTIAL.

SUEZ CANAL

THE opening of a waterway between the continents of Asia and Africa should have conferred immense advantages upon the commerce of the world. By far the larger part of these advantages have, however, been retained by the monopolists who undertook the original construction. The dues charged upon the shipping using the Canal are out of all proportion to the sdervice rendered either in orginal construction or subsequent maintenance and improvement. Nearly forty years after the opening of the Canal to traffic, the world's shipping is denied the facility and easement which it should long ago have derived from the waterway, and a dividend of 28 per cent, is secured by the monopolists whose concession has still fifty-nine years to run. The persisting endeavour of the Canal administration is to avoid a reduction of dues; and I have reason to believe that unnecessary and even wasteful expenditure upon management is resorted to for this purpose.

2. The fact hat the British Government is a shareholder in this monopoly to the extent of seven-sixteenths does not alter the character of the transaction — though it might read us to judge it more indulgently if revenue were our only interest in the Canal. But there are two great interests quite apart from consideration of abstract justice, either of which, in my judgment, outweighs the mere collection of a few hundred thousand pounds more revenue one way or the other by a highly questionable process : First, cheap and easy communication with the Australasian Colonies, and, secondly, the general interests of British shipping, and, consequently, of British trade. Both these interests are seriously and unfairly

injured by the prevalence of the existing high dues. Over 60 per cen. of the shipping which uses the Canal is British, and, conselquently, the undue revenues which the Treasury receives from the Suez Canal shares may be said to take the form of a special tax, more than half of which is diverted into the hands of foreigners or private persons, upon British shipping and British trade with the East. As we obtain only seven-sixteenths of a revenue derived from 60 per cent, of our own shipping, it follows that nine-sixteenths of the levy goes elsewhere, or, in other words, that a larger sum than the total receipts of the Treasury is taken wholly from British shipping. We are therefore living on our own tail in respect of all revenue derived from the Suez Canal monopoly. French shareholders, no doubt, are in a more favourable position, since they are enabled to levy a toll on the Canal shipping of the world, of which French shipping constitutes only 6 per cen. This aspect will be aggravated when the new proposed concession is in force, for half the profits are to go to Egypt, and we shall receive only seven-sixteenths of the remaining half, or less than one-quarter, although 60 per cent. of the whole will be raised on British shipping. It is submitted, on these and general grounds, that there can be few more vicious ways of collecting revenue than by keeping the Suez Canal dues above their proper proportion to service rendered.

3. The monopoly holding the Canal has already enjoyed nearly forty years of immense prosperity, during which they have received their original capital back many times over, and they are at this moment paying a dividend of 28 per cent.; their concession, on these terms, has still nearly sixty years to run. They now come foward and ask for a further concession from the Egyptian Government which will secure them in the abuse of the monopoly until the year 2008. I cannot think that this is by itself a just proposal.

4. It is not my purpose here to examine the arrangement from the Egyptian point of view. I presume the new concession is a true, actual, and real equirvalent of the advances in money and in profits payable in the intermediate period.

whether the immediate need of money is so imperious as to compel the sacrifice, of such valuable reversions, and the alienation of 2 millions a-year for a period of forty years is, however, a question difficult and invidious for any Government to settle, most of all for external authority to settle on behalf of a State in tutelage. I observe that the market esteems the immediate advantage to the monopoly accruing from the proposed new Egyptian concession as substaintial.

5. But in the interests of the trade and shipping of the world, and more especially of British trade and shipping which so greatly preponderate, the freeing of the waterway — apart from *bonâ fide* maintenance expenses — must be the goal. The complaints of British shipping against the excessive dues are not, in the opinion of this department, fully or fairly represented by the London Committee. The Agents-General for Australia and High Commissioner for New Zealaud have again and again protested on behalf of their Governments against the existing scales. The extension of the monopoly for a further period of forty years unaccompanied by any reduction in dues will raise an outcry from those colonies, as well as from the shipping trades.

6. If the new arrangement is to go through, an immediate and progressive reduction in dues ought certainly to be effected. I dare say such an article would not be germane to an agreement between Egypt and the company. But it is essential that it should be embodied in a simultaneous agreement, if the main and prevailing interests of Great Britain, and that larger general interest of which our national interests have so often formed a part, are to be safeguarded.

7. On general grounds it would be better for the Canal to revert as speedily as possible into the hands of a weak military State, which would be allowed, by international pressure, to exact only a moderate toll for the upkeep of the waterway; and were we able so to conduct hte administration of Egypt as to avoid the sacrifice of her reversionary interests, we should ourselves be in an excellent poisition, whether as the

greatest shipper or the controlling power in Egypt, to make an equitable settlement on the expiry of the present concession. I am therefore inclined to view with regret the necessity, if necessity there be, of obtaining a loan for Egypt by extending the duration of the concession. That is, however, outside this argument.

8. I append a copy of a Board of Trade letter upon the reduction of dues, and also a note by Sir Walter Howell and a Secret letter of Sir John Stokes upon the subject of the under-representation and inadequate voting power possessed by Great Britsin in return for her immense holding, which it would seem convenient to consider also at the present time.

W.S.C.

October 25, 1909.

Enclosure 1.

(Confidential).

Marine Department, 7, Whitehall Gardens,

London, March 5, 1909.

Sir,

WITH reference to your letter of the 3rd instant and previous correspondence respecting the proposed extension of the Suez Canal concession, I am directed by the Board of Trade to state, for the information of Secretary Sir E. Grey, that the two points in the negotiations which specially concern this dejartment are the question of the proper representation of British, interests on the Conseil d'Administration of the Suez Canal Company and the method of providing for a reduction of the transit dues charged on vessels passing through the Canal.

With regard to the first point, the Board are glad to find that it is proposed to provide for three representatives of the Egyptian Government to have seats on the Conseil d'Administration from 1969, but they they desire me to suggest, for Sir

E. Grey's consideration, whether, in connection with the grant of this extension of the concession, the present is not an opportune moment for endeavouring to obatin for His Majesty's Government that adequate representation on the Conseil d'Administration that properly belongs to the holders of so large a share in the property.

As regards the proposed reduction in the trainsit dues, the Board are of opinion that an effort should be made to obtain a reductoin of 75 centimes not later than the 1st January, 1910, and that, as proposed in the draft agreement forwarded with your letter of the 2nd instant, the further decreases of 50 centimes should be made at regular intervals, say three years, and not dependent on an increase in hte volume of tonuage passing through the Canal unless a definite date is fixed (say a period of ten or twelve years hence, as mentioned in Mr. Anstruther's letter of the 2nd March) by which transit dues must be reduced to 5 fr. in any case.

The Board also desire me to state that, whatever method of reduction is finally adopted, they are strongly of opinion that the minimum of 5 fr. should in no case be regarded as an inrreducible minimum, but that provision should be made for further reductions if the general prosperity of the company should warrant such decreases in transit dues.

I am to add that the Board have regarded the information contained in your communication as strictly confidential, and have not therefore placed themselves in communication with representatives of the shipping interest to ascertain the views of those shipowners who allege that they are not represented by the present London Committeee of the Suez Canal Company; but if Sir E. Grey considers that the views of these shippowners ought to be clearly ascretained before a final decision on this question is arrived at, the Board will at once communicate with representative shipowners on the subject.

I have, & c.

H. LLEWELLYN SMITH.

Enclosure 2.

Suez Canal Company.

(1.) Directorate.

THE original statutes of the company provide for a Conseil d'Administration of thirty-two members reprenting the principal nationalities interested. The members (or directors) have to be elected at the general meeting of the shareholders, and their terms of service is limited to eight years, each member to hold 100 shares.

At present the British Government are represented by three directors, for which qualifying shares (300) were bought in 1876.

British shipping interests are further represented by seven British directors, who fnid their own qualification. These seven are supposed to represent the interest of the largest customers of the Canal, and in no way the interests of the British Government.

Hence the Government who owns nearly half the shares is only represented by three directors out of 32, and their voting power is not proportionate to their interests in the concern.

Under present conditions so far as actual influence in the shareholders' meeting is concerned, the *legal* voting power seems to be :

British official directors (4 votes each)	..	equals 12 votes
176,602 shares (British Government)	.. ..	equals 10 votes
		22 votes

The three official directors represent 176,902 shares, and it follows that the other 29 driectors represent 223,098 shares — an antraordinary state of representation.

(2.) — Voting Powers.

By the statutes of the Suez Canal Company 25 shraes entitle to 1 vote, but one shareholder cannot give more than 10 votes, whether as shareholder or proxy holder.

The British Government hold 176,602 shares. The three Government directors hold 100 shares each over and above this· A member of the embassy in Paris attends general meetings of *shareholders* as representing the 176,602 shares, and he has 10 votes.

The Government directors have 4 each, but the company distribute the proxies they hold amongst the board of directors, and thus it happens that the Government directors have 10 votes each, say total British Government votes equal 40 under most favourable conditions.

To obtain increased voting power it would be necessary to distribute the 176,602 shares in blocks of 250 shares, which would give each holder 10 votes. We should get say 700 holders and 7,000 votes. The capital of the company is in 400,000 shares, equal 16,000 votes, but this number would be greatly reduced if there are many holders of more than 250 shares.

This is, of course, dealing solely with the Government interest. Some of the shareholders are British. There are, for instance, the seven commercial directors,

((مصـــادر الكتـــاب))

اولا ـ الوثائق غير المنشورة :

١ ـ وثائق باللغة العربية :

دار الوثائق القومية بالقلعة ، محافظ مجلس الوزراء عن قناة السويس • وعددها ١١ محفظة وقد نقلت من مجلس الوزراء الى دار الوثائق القومية بالقلعة عام ١٩٧٥ • (من ٣١ ديسمبر ١٨٨١ حتى ٥ يوليو ١٩١٩) •

والمحفظة رقم ١٨٩/١ جـ ١ ، جـ ٢ عن مشروع مد امتيـــاز قناة السويس وتقارير اللجنة المشكلة بالجمعية العمومية لنظر المشروع ورد الحكومة عليه ومسودات المشروع والمذكرة •

٢ ـ وثائق باللغات الأجنبية :

Public Record Office. London

1. Foreign Office Papers (Suez Canal) F.O. 371 — 423
2. Cabinet Papers (Suez Canal) cab 37 Volume 100, 101, 115

ثانيا ـ الوثائق المنشورة :

١ ـ باللغـــة العربيـــة :

ـ بطرس بطرس غالى (دكتور) ، قناة السويس ومشكلاتها

(١٨٥٤ ــ ١٩٥٧) • الاسكندرية • مطابع البصير ١٩٥٨ •
ــ عبد العزيز الشناوى (دكتور) ، جلال يحيى (دكتور) ،
وثائق ونصوص فى التاريخ الحديث والمعاصر • القاهرة •
دار المعارف • ١٩٥٦ •

٢ ــ باللغات الأجنبية :

— Parliamentary Papers presented to both houses of Parliament, by Command of Her Majesty on Egypt's affairs.

— Hansard parliamentary debates

ثالثا ــ المذكرات الشخصية :

١ ــ مذكرات غير منشورة :

مذكرات سعد زغلول (كراسات ٧ ــ ١٨) •

٢ ــ مذكرات منشورة :

١ ــ أحمد شفيق ، مذكراتى فى نصف قرن • المجلد الثانى ــ القسم الثانى (١٩٠٣ ــ ١٩١٤) • القاهرة ١٩٣٦ •

٢ ــ أحمد لطفى السيد ، قصة حياتى • كتاب الهلال العدد ١٣١ فبراير ١٩٦٢ •

٣ ــ أوراق محمد فريد ، مذكراتى بعد الهجرة (١٩٠٤ ــ ١٩١٤) المجلد الأول • مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصرة (سلسلة المذكرات الشخصية) • الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٨ •

٤ ــ محمد على علوبة (زكريات اجتماعية وسياسية) • تحقيق أحمد نجيب • وجمال الدين أمين • اشراف وتقديم د•عاصم الدسوقى • الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٨٨ •

رابعا ــ الدوريات :

(اعداد الصحف المصرية الآتية مع الفترة من أكتوبر ١٩٠٩ حتى ابريل ١٩١٠) .

اللواء ــ الأهرام ــ المقطم ــ الجريدة ــ العلم ــ مصر الفتاة.
المؤيد ــ جريدة مصر ــ الوطن .

خامسا ــ الكتب :

١ ــ باللغة العربية :

١ ــ ابراهيم عبده عيسى (دكتور) ، الأهرام . تاريخ مصر فى ٧٥ سنة . دار المعارف ١٩٥١ .

٢ ــ أحمد أحمد الحتة (دكتور) ، تاريخ مصر الاقتصادى فى القرن التاسع عشر . مكتبة النهضة ١٩٥٧ .

٣ ــ احمد عبد الرحيم مصطفى (دكتور) . تاريخ مصر السياسى من الاحتلال الى المعاهدة . دار المعارف ١٩٦٦ .

٤ ــ ارثر جولد شميت (الابن) ، الحزب الوطنى المصرى (مصطفى كامل ومحمد فريد) . ترجمة فؤاد دوارة . الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٨٣ .

٥ ــ السيد حسنين جلال (دكتور) . الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس . (١٨٦٩ ــ ١٨٨٢) . الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٩ .

٦ ــ السيد حسين جلال (دكتور) . قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة . (١٨٦٩ ــ ١٩٨٥) . دار المعارف ١٩٨٦ .

٧ ــ السيد حسين جلال (دكتور) • السفينة وصناعة النقل البحرى • دار المعارف ١٩٨٥ •

٨ ــ بيير رينوفان ، تاريخ القرن العشرين • ترجمة نور الدين حاطوم •

٩ ــ تيودور روتشتين ، المسألة المصرية (١٨٧٦ ــ ١٩١٠) • ترجمة عبد الحميد العبادى ومحمد بدران • لجنة التأليف والترجمة والنشر ١٩٣٦ •

١٠ــ جمال الدين محمد سعيد (دكتور) ، اقتصاديات مصر • مكتبة الأنجلو ١٩٥١ •

١١ــ جون ستراس ، نهاية الاستعمار • سلسلة اخترنا للك العدد ١١٥ •

١٢ــ عباس محمود العقاد • سعد زغلول ، سيرة وتحية • القاهرة ١٩٣٦

١٣ــ عبد الخالق محمد لاشين ، سعد زغلول ودوره فى السياسة المصرية حتى عام ١٩١٤ • دار المعارف ١٩٧١ •

١٤ــ عبد الرحمن الرافعى ، محمد فريد رمز الاخلاص والتضحية • مكتبة النهضة ١٩٦٢ •

١٥ عبد العزيز رفاعى (دكتور) ، أحمد شفيق المؤرخ • حياته وآثاره • الدار المصرية للتأليف والنشر ١٩٦٤ •

١٦ــ محسن محمد ، التاريخ السرى لمصر • المكتب المصرى الحديث بالاسكندرية ١٩٧٣ •

١٧ــ محمد جمال الدين المسرى (دكتور) ، الاحتلال والحركة الوطنية فى أوائل القرن العشرين • بحث منشور بمجلة

الجمعيـــة المصريـــة للدراســـات التاريخيـــة • المجلد ٢٢
(١٩٧٥) •

١٨ـ محمد عبد الرحمن برج (دكتور) ، دراســة فى الحركة الوطنية المصرية • وزارة بطرس غالى (١٩٠٨ ـ ١٩١٠) • مكتبة الأنجلو ١٩٨٠ •

١٩ـ مصطفى الحفناوى (دكتور) ، مشكلة قنـــاة السويس ، الجزء الرابع •

٢٠ـ مصطفى النحاس جبر ، سياســة الاحتلال ازاء الحـــركة الوطنية • (١٩٠٦ ـ ١٩١٤) الهيئـــة المصريـــة العامة للكتاب ١٩٧٥ •

٢١ـ محمد حسين هيكل (دكتور) ، مذكرات فى السياســة المصرية • الجزء الأول • القاهرة •

٢ ـ باللغـــات الأجنبية :

1. Alexander, J. The Truth about Egypt. London 1911.
2. Elgood, Egypt and the Army Oxford 1924.
3. Gooch, History of Modern Europe. (1978 — 1919). London 1940
4. Hallberg, Charles. W., The Suez Canal, its history and displomatic importance .Colombia 1931.
5. Lord Iloyd. Egypt since Cromer Vol 2. London. 1933.
6. Richard Shannon. The Crisis of Imperialism (1965 — 1915) London 1976.
7. Wilson, Arnold, The Suez Canal. Its past present and future. London, 1939.

الفهـــرس

رقم الايداع ١٩٩٠/٧٣٩٥

I.S.B.N. 977 — 01 — 2542 — 3 الترقيم الدولى

مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب